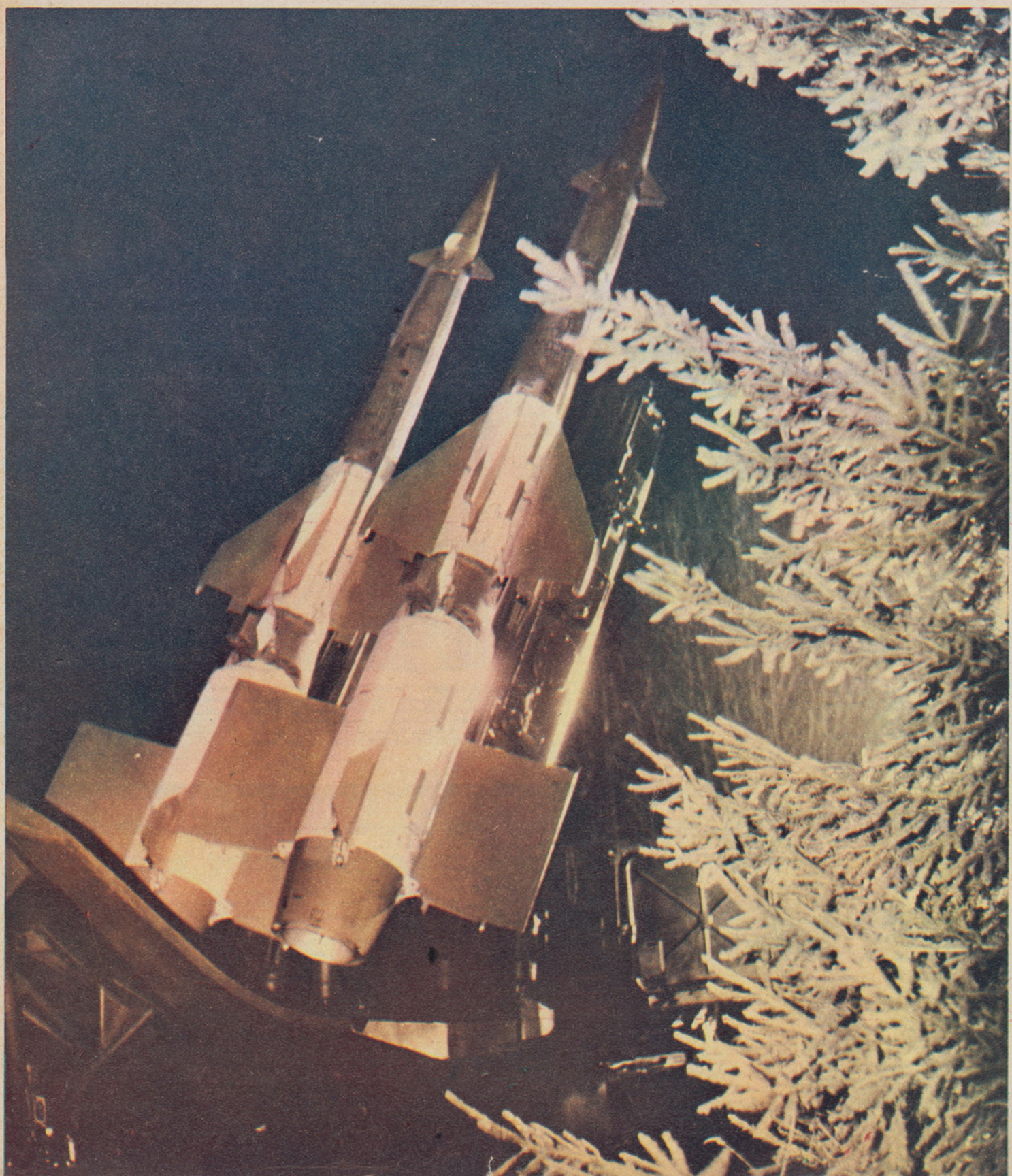
TYGODNIK • 4.01.1976 CENA 3 ZŁ

1
1278

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU PO KRAJU

WYNIKI KONKURSU NA WSPOMNIENIE O AEROKLUBIE WARSZAWSKIM

Jury konkursu na wspomnienie o Aeroklubie Warszawskim, zorganizowanego przez AW i naszą redakcję przy współudziale Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa i Oddziału Warszawskiego Klubu Twórców Lotniczych, w składzie: **Jerzy Osiński** (przewodniczący), **Tadeusz Malinowski** (sekretarz), **Kazimierz Sławiński** i **Wiktor Wionczek**, wydało następujący werdykt:

Pierwszej nagrody postanowiono nie przyznawać. Dwie równorzędne nagrody drugie otrzymali: **Witold Rychter** z Warszawy – za pracę „Wspomnienie z zamierzchłych czasów" i **Ryszard Witkowski** z Warszawy – za pracę „Kochane Pipery". Trzecią nagrodę otrzymał **Edward Paska** z Warszawy – za pracę „Będę pamiętał, panie instruktorze". Wyróżnienia otrzymali: **Wacław Sobol** z Warszawy – za pracę „Zaczęło się od Albatrosa", **Jerzy Zarębski** z Warszawy – za pracę „Urwany guzik", **Janusz Kędzierski** z Warszawy – za pracę „Mała rundka" i **Ryszard Witkowski** – za pracę „Jak zostałem członkiem AW". Ponadto jury przyznało wyróżnienie honorowe **Irenie Wojec** z Mińska Mazowieckiego – za pracę „Latać – to żyć".

Laureatom serdecznie gratulujemy. Informujemy równocześnie, że wręczenie nagród nastąpi w lutym na Walnym Zgromadzeniu Sprawozdawczo-Wyborczym Aeroklubu Warszawskiego.

DODATKOWE REJSY SAMOLOTÓW NA TRASIE WARSZAWA—KRAKÓW

Przez cały sezon zimowy 1975/1976 kursować będą na trasie Warszawa–Kraków–Warszawa, dwa razy w tygodniu (w każdy poniedziałek i piątek), dodatkowe samoloty LOTU. W ten sposób zwiększono możliwości odbycia szybkiej podróży ze stolicy do Zakopanego i z powrotem w tzw. komunikacji wiązanej (samolotem do Krakowa, a stamtąd autobusem lub pociągiem elektrycznym do stolicy Tatr).

ŚMIGŁOWIEC DLA MO W KATOWICACH

Na lotnisku Muchowiec w Katowicach przekazano Komendzie Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej nowocześnie wyposażony śmigłowiec Mi-2. Jest to dar Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta". Służyć on będzie przede wszystkim w działaniach prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa drogowego w województwie katowickim, w kontroli ruchu drogowego, przy zabezpieczaniu imprez masowych.

NOWY RADIOTELESKOP W OBSERWATORIUM ASTRONOMICZNYM UNIWERSYTETU TORUŃSKIEGO

W obserwatorium astronomicznym Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Piwnicach koło Torunia rozpoczęto budowę fundamentów pod duży radioteleskop. Elektronową aparaturę do interpretacji danych, które będzie zbierał radioteleskop, wykonają toruńscy radioastronomowie.

WYDAWNICTWA

● JANUSZ WOJCIECHOWSKI – **„Budowa i pilotaż radiomodeli"**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – Warszawa 1975. Wydanie III, str. 143 + 4 wkładki dwustronne, cena 80 zł., nakład 15 000 + 240 egz.

● ZBIGNIEW JANKIEWICZ – **„Samolot zmienia kształt"**. Wydawnictwo MON – Warszawa 1975. Wydanie II zmienione, str. 262, cena 30 zł., nakład 7000 + 300 egz.

● RYSZARD KACZKOWSKI – **„Samolot bombowy Pe-2"**. Wydawnictwo MON – Warszawa 1975. Seria „Typy broni i uzbrojenia" (Zeszyt nr 35). Str. 16 + 4 okł., cena 7 zł., nakład 30 000 + 350 egz.

Z NOWYM ROKIEM

Wchodzimy w nowy — 1976 rok. Z wielu powodów będzie to rok szczególny. Wchodzimy oto bowiem w ostatnią kwadrę XX wieku; wchodzimy z poważnym, lotniczym dorobkiem, którego byliśmy twórcami lub współtwórcami między VI a VII Zjazdem naszej partii; wchodzimy wreszcie z realnymi podstawami do pomnożenia tego dorobku w następnym pięcioleciu. Podstawy te daje nam przede wszystkim uchwalony na VII Zjeździe program dalszego, dynamicznego rozwoju kraju w myśl generalnego hasła: więcej i lepiej!

Jestem przekonany, że hasło to przekształcone zostanie w lotnictwie cywilnym z jednej strony — w generalny, długofalowy program, a z drugiej — w codzienne, praktyczne działanie zmierzające do zwiększenia efektywności i wydajności pracy.

Niech mi więc wolno będzie u progu tak zapowiadającego się Nowego Roku w pierwszym rzędzie serdecznie podziękować tym wszystkim, którzy wysiłkiem swych umysłów i rąk sprawili, że w minionym pięcioleciu ożywiły się nasze lotniska, że wyszliśmy na dalekie, zamorskie szlaki lotnicze, że samoloty i śmigłowce szerszym frontem wprzęgnięte zostały do pracy nad użyźnianiem naszych pól i przy wznoszeniu obiektów przemysłowych, że wpięte zostały nowe liście laurowe do wieńca sławy polskiego lotnictwa sportowego. Niech mi wolno będzie podziękować również za przychylną postawę i współpracę lotnictwu wojskowemu, które, służąc szczytnej sprawie umacniania obronności kraju, aktywnie uczestniczyło w realizacji zadań społeczno-gospodarczych stojących przed lotnictwem cywilnym.

Jednocześnie życzę całej naszej społeczności lotniczej, od młodzieży poczynając, a na seniorach kończąc, a także kolegom lotnikom wojskowym oraz wszystkim przyjaciołom i sympatykom lotnictwa, wiele szczęścia w życiu osobistym oraz powodzenia i maksimum satysfakcji w pracy nad uskrzydlaniem naszej socjalistycznej Ojczyzny wszędzie tam, gdzie skrzydła czynią ją bogatszą i piękniejszą.

Wiceminister Komunikacji
gen. dyw. pil. Jan RACZKOWSKI

WSZYSTKIEGO NAJLEPSZEGO W NOWYM 1976 ROKU ŻYCZY SWYM CZYTELNIKOM I SYMPATYKOM

REDAKCJA

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- **W STARYM I NOWYM ROKU — MÓWIĄ LUDZIE LOTNICTWA (CZĘŚĆ II)**
- **POLSKIE SPADOCHRONIARSTWO WALCZY O JAKOŚĆ**
- **Z OBRAD AKROBATÓW W PARYŻU**
- **JAKIE BĘDĄ PRZYSZŁE LOSY SREBRNEGO GLOBU?**
- **BALONY NA OGRZANE POWIETRZE**

NASZA OKŁADKA:

W leśnym garnizonie, zimą. Rakiety „ziemia—powietrze" w pogotowiu.

Zdjęcie: IRENEUSZ SOBIESZCZUK

WIECZORNICA NOWOROCZNA WARSZAWSKICH SENIORÓW

Tradycyjnym zwyczajem, członkowie Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa spotkali się 16 grudnia 1975 r. w Klubie Oficerskim WOPK w Warszawie na Wieczornicy Noworocznej. Na spotkanie przybyli: wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski**, dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego **Mieczysław Roman**, prezes ZG Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, wiceprezes ZG APRL i prezes Aeroklubu Warszawskiego doc. dr inż. **Bohdan Jancelewicz**, dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych **Edward Głąb**, dyrektor d/s eksploatacji PLL LOT inż. **Jan Zwierzyński**.

Wieczornicę otworzył prezes WKSL **Jerzy Osiński**, witając zaproszonych gości i licznie zgromadzonych warszawskich seniorów. Minutą ciszy uczczono pamięć zmarłych w 1975 r. seniorów: **Stanisława Hiszpańskiego** (13.02.75), **Kazimierza Kasprzaka** (1.05.75), **Władysława Krasnodębskiego** (7.06.75), **Wacława Litwinowicza** (16.05.75), **Mieczysława Sałabaja** (17.11.75), **Stefana Widelskiego** (6.11.75) i **Pawła Stanisława Wudkowskiego** (27.11.75).

W toku spotkania głos zabrali m.in.: wiceminister MK gen. J. Raczkowski, prezes APRL gen. Wł. Jagiełło, dyrektor CZLC M. Roman i prezes. A V dr B. Jancelewicz, życząc seniorom zdrowia i pomyślności w nowym roku oraz dalszej owocnej działalności społecznej dla polskich skrzydeł.

Zgodnie ze zwyczajem, grupę seniorów wyróżniono na spotkaniu pamiątkowymi, jubileuszowymi plakietkami — za 50 lat pracy i działalności w lotnictwie. Otrzymali je: **Tadeusz CIUŁOWSKI**, **Ludwik DRABIO**, **Kazimierz JARNUTOWSKI**, **Władysław JARZĄBEK**, **Zdzisław JASIŃSKI**, **Jan KOŁCON**, **Medard KONIECZNY**, **Henryk KOWALSKI**, **Teofil KMIETEK**, **Ludwik KOŁODZIEJ**, **Stefan OSTROWSKI**, **Eugeniusz PASZKOWSKI**, **Kazimierz PIASKOWSKI**, **Stefan SZUBERT**, **Jan ZYMLER** i **Aleksander ZEIDLER**. Najserdeczniejsze gratulacje dla wyróżnionych.

Wieczornica noworoczna przy choince upłynęła seniorom w miłym i serdecznym nastroju.

Pamiątkowe zdjęcie seniorów, wyróżnionych jubileuszową plakietką, z gośćmi noworocznej wieczornicy. Siedzą: od lewej — Jan Zymler, Kazimierz Piaskowski, Władysław Jarząbek, Ludwik Drabio i Stefan Szubert. Stoją: od lewej — Mieczysław Roman, Bohdan Jancelewicz, Jan Raczkowski, Kazimierz Jarnutowski, Edward Głąb, Jan Kolcon, Jerzy Osiński, Roman Paszkowski, Eugeniusz Paszkowski, Medard Konieczny, Kazimierz Wierzbicki, Władysław Jagiełło i Jan Zwierzyński.

Zdjęcie: Bernard Koszewski

PLENARNE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

W Warszawie odbyło się 16 grudnia 1975 r. plenarne zebranie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, któremu przewodniczył prezes gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**.

Miłym akcentem na początku obrad było nadanie przez ZG APRL godności Członka Honorowego Aeroklubu PRL mgr. **Jerzemu Rybarskiemu**, długoletniemu działaczowi władz naczelnych lotnictwa sportowego, w związku z jego przejściem na emeryturę. Godność tę nadano także **Henrykowi Szlagowskiemu** z Piotrkowa Trybunalskiego, byłemu przewodniczącemu piotrkowskiego Komitetu Budowy Lotniska i Portu Lotniczego. Trzej działacze Aeroklubu PRL: wiceprezes ZG APRL – prezes Aeroklubu Warszawskiego doc. dr inż. **Bohdan Jancelewicz**, członek Prezydium ZG APRL – komendant WOSL w Dęblinie gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski** oraz zasłużony instruktor modelarstwa lotniczego z Poznania **Jan Bury**, wyróżnieni zostali przez Międzynarodową Federację Lotniczą dyplomami FAI im. Paula Tissandiera. Dyplomem Honorowym FAI dla Zespołu wyróżniono Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu. Nasze gratulacje dla wyróżnionych.

W toku obrad Zarząd Główny omówił m.in. sytuację sprzętową stowarzyszenia w aspekcie planu na lata 1976–1980, zatwierdził na 1976 r. składy kadry narodowej w modelarskie, szybownictwie, spadochroniarstwie, w sporcie balonowym i samolotowym (rajdowo-nawigacyjna i akrobacji) oraz ustosunkował się pozytywnie do wniosku Komisji Szybowcowej w sprawie ustanowienia Złotego Medalu Aeroklubu PRL, najwyższego odznaczenia stowarzyszenia wzorowanego na podobnym odznaczeniu FAI.

Zarząd Główny przyjął również sprawozdanie z dwuletniej kadencji komisji specjalistycznych, oceniając z uznaniem działalność komisji: organizacyjnej (przewodniczący – sekretarz generalny APRL płk dypl. pil. **Mieczysław Goworek**), szybowcowej (przewodniczący – mgr inż. **Edward Makula**), samolotowej – rajdowo-nawigacyjnej (przewodniczący – inż. **Edward Popiołek**), akrobacji samolotowej (przewodniczący – inż. **Andrzej Abłamowicz**), spadochronowej (przewodniczący – dr **Stanisław Maksymowicz**), balonowej (przewodniczący – mgr inż. **Stefan Makne**) i modelarskiej (przewodniczący – mgr inż. **Zygmunt Franaszczuk**). Komisja sportowa w ogóle nie działała i obecnie rozpocznie dopiero prace pod nowym przewodnictwem doc. dra inż. **Bohdana Jancelewicza**. Słabą działalność przejawiały komisje propagandy i wychowania oraz wiropłatowa, ta ostatnia po prostu z braku śmigłowców w Aeroklubie PRL.

W końcowej części posiedzenia Zarząd Główny przyjął plan swych prac na 1976 r. Następne zebranie ZG odbędzie się w lutym br. **(kon)**

O NOWYM I STARYM ROKU

MÓWIĄ LUDZIE LOTNICTWA

Pragnąc przypomnieć drogę przebytą przez nasze lotnictwo w ubiegłym roku oraz spojrzeć perspektywicznie w nowy — 1976 rok, tym razem odwołaliśmy się do bardzo osobistych odczuć ludzi z lotnictwem zżytych w różny sposób na co dzień. Nie zastosowaliśmy przy tym żadnego ankietowo-naukowego klucza; zwróciliśmy się po prostu do kilku osób spośród tych, których z góry można posądzić, że będą mieć coś interesującego do powiedzenia. Zadaliśmy dwa pytania, prosząc o odpowiedzi również tylko w dwóch — o ile to będzie możliwe — zdaniach. Ponieważ była to tylko prośba, a nie warunek, drukujemy poniżej pierwszą część (druga — w następnym numerze) odpowiedzi w pełnym ich brzmieniu.

NASZE PYTANIA

1. Co w minionym roku przyniosło Panu(i) największą satysfakcję ze służbowego i osobistego punktu widzenia?

2. Do osiągnięcia jakiego celu w pracy będzie Pan(i) przywiązywał największą wagę w nowym roku?

ODPOWIEDZI

Adela DANKOWSKA — instruktor szybowcowy CWL-Leszno:

1. Zwycięstwo w telewizyjnej audycji „Progi i Bariery", w której udało mi się przekazać społeczeństwu piękno i osiągnięcia naszego szybownictwa; świadczą o tym liczne listy, telegramy i telefony z całej Polski.

2. Do umocnienia czołowej pozycji naszego szybownictwa w świecie oraz poprawy stosunków międzyludzkich w lotnictwie sportowym.

Edward GŁĄB — dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych:

1. Powszechna opinia użytkowników terenowych portów lotniczych, a przede wszystkim przedstawicieli PLL LOT, o dobrej współpracy z nimi kierownictw i służb ZRLiLK — wyrażana podczas dorocznych spotkań organizowanych w ramach lustracji portów przez dyrekcję ZRLiLK. (Oby tak jeszcze w CPL — Warszawa.)

2. Do dalszego doskonalenia funkcjonowania portów lotniczych przy maksymalnym ich usamodzielnieniu; do dalszej poprawy warunków socjalnych załogi ZRLiLK.

Władysław JAGIEŁŁO — prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL:

1. Osiągnięcie przez Aeroklub PRL w minionym roku najwyższych w całej powojennej historii lotnictwa sportowego wyników szkoleniowych i sportowych; największe roczne dostawy sprzętu szybowcowego; wysoka aktywność i dobry klimat wśród działaczy i pracowników — oto najwyższa satysfakcja moja i całego kierownictwa Aeroklubu PRL.

Z osobistego punktu widzenia — to zadowolenie, że jedna moja córka ukończyła w ubiegłym roku kurs pilotażu na szybowcach i uzyskała IIII klasę pilota, druga zaś — jako instruktor pływania — osiąga piękne rezultaty szkoleniowe z grupami dzieci i młodzieży.

2. Czynienie dalszych wysiłków w celu uzyskania większych niż dotychczas dostaw najbardziej potrzebnego Aeroklubowi PRL sprzętu, jaki stanowią samoloty szkolno-treningowe — podstawowy czynnik osiągnięcia większych efektów produkcyjnych naszego stowarzyszenia; zwiększenie produkcji szkoleniowej na rzecz całego lotnictwa cywilnego i dla potrzeb wojska oraz wypracowanie tą drogą środków na poprawę warunków socjalno-bytowych załogi, a w szczególności kadry instruktorsko-technicznej Aeroklubu PRL.

Bohdan JANCELEWICZ — wiceprezes ZG APRL, prezes Aeroklubu Warszawskiego:

1. Obóz naukowy studentów, członków Koła Naukowego — Lotników Politechniki Warszawskiej, który odbył się we wrześniu 1975 w gościnnym Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie.

2. Zawodowo i społecznie cel wspólny: jak najwięcej lotnictwa dla młodzieży i jak najwięcej młodzieży do lotnictwa.

Stanisław KOLASA — kierownik Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL — Leszno:

1. Zorganizowanie i przeprowadzenie II Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Kobiet FAI, z wysokim sukcesem sportowym i organizacyjnym; uzyskanie wysokich efektów rekordowych i szkoleniowych przez CWL. Osobiście — odznaczenie Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

2. Zabezpieczenie ekip na szybowcowe mistrzostwa świata i zawody państw socjalistycznych, przygotowanie warunków do zorganizowania następnych zawodów pań, ale koniecznie w randze I Szybowcowych Mistrzostw Świata Kobiet; dalsze zwiększanie efektów szkoleniowych i gospodarczych CWL.

Janusz MEISSNER — literat:

1. Listy czytelników, a w szczególności listy Bolesława Orlińskiego i gen. Stanisława Ujejskiego z Kanady oraz list Dowódcy Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Henryka Michałowskiego z 23.VIII.1975 r.

2. Do przygotowania wznowień kilku moich książek przez Wydawnictwo Literackie.

Mieczysław ROMAN — dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego:

1. Fakt, że o konieczności dalszego rozwoju lotnictwa cywilnego powiedzieli na VII Zjeździe PZPR, I Sekretarz naszej Partii tow. Edward GIEREK i premier tow. Piotr JAROSZEWICZ oraz, że ostatnio dwukrotnie ten ważny problem poruszyła na swych łamach „Trybuna Ludu".

2. Do jak najszybszego wdrożenia w życie ustaleń VII Zjazdu PZPR w odniesieniu do lotnictwa, bacząc w codziennym działaniu, aby nie przekształcać spraw w sprawki i odwrotnie.

Korzystając zaś z okazji, dziękuję „Skrzydlatej Polsce" za aktywne wspieranie polityki rozwojowej lotnictwa cywilnego oraz życzę, by poruszała ona na swych łamach jeszcze więcej trudnych, problemowych spraw lotnictwa.

Aleksy SILIN — kierownik Działu Robót Montażowo-Śmigłowcowych „Instal" w Nasielsku:

1. Uruchomienie planowanej działalności montażowej i wykonanie szeregu trudnych operacji przy użyciu śmigłowca Mi-6 A, które przyniosły naszym klientom, a więc gospodarce narodowej, zysk w wysokości 128 milionów złotych. Osobiście — potwierdzenie w praktyce wysokich kwalifikacji pracowników oraz technicznych założeń śmigłowca.

2. Doskonalenie technologii montażu, a w tym przede wszystkim konstrukcji urządzeń naprowadzających; efektywniejsze wykorzystanie posiadanego potencjału produkcyjnego oraz dalsza jego rozbudowa drogą zakupu następnych śmigłowców.

Franciszek SOBCZAK — zastępca dyrektora WSK „PZL"-Okęcie d/s usług agrolotniczych:

1. Praktyczne zlikwidowanie niedoboru personelu latającego oraz podniesienie jego kwalifikacji; postęp prac przy budowie bazy Zakładu Usług Agrolotniczych WSK „PZL—Warszawa—Okęcie" w Olsztynie.

2. Podniesienie bezpieczeństwa lotów przy wykonywaniu zabiegów agrochemicznych.

Włodzimierz WILANOWSKI — dyrektor Polskich Linii Lotniczych LOT:

1. Niewątpliwie wczesne — bo już 4 grudnia 1975 r. — wykonanie przez PLL LOT zadań planowanych we wszystkich wskaźnikach oraz uczczenie VII Zjazdu PZPR dodatkowymi zobowiązaniami, które osiągnęły kwotę 250 milionów złotych; wprowadzenie automatycznej rezerwacji miejsc na trasach zagranicznych. W życiu osobistym — jestem bardzo zadowolony ze swoich wnuków. Trójka malców dobrze też świadczy o dziadku.

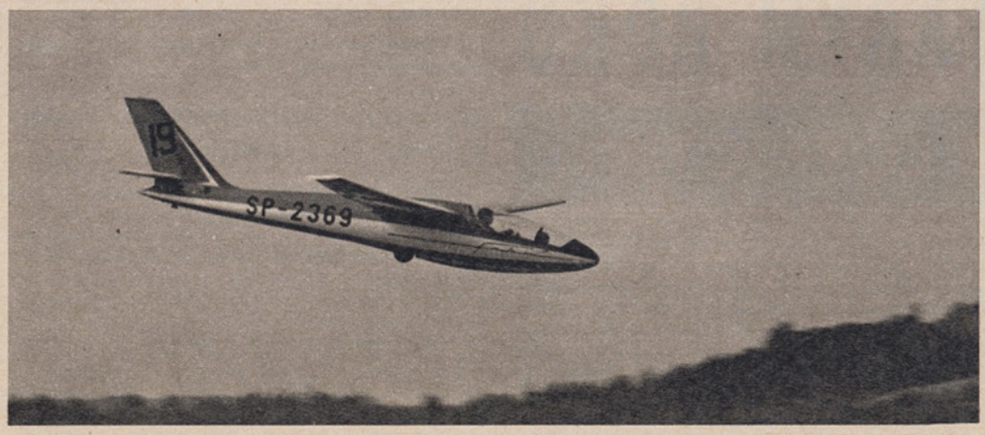
2. Będziemy w PLL LOT energicznie i wszechstronnie kontynuować i podejmować nowe prace nad uruchomieniem linii na Daleki Wschód. Mimo trudnych warunków, w jakich pracujemy — szczególnie w MDL na Okęciu — cała dyrekcja i załoga LOT-u zmierzać będzie do systematycznej poprawy poziomu naszych usług.

Andrzej ŻÓŁTOWSKI — dyrektor Biura Skandynawskich Linii Lotniczych (SAS) w Warszawie:

1. Otwarcie bezpośredniego połączenia SAS Warszawa—Sztokholm—Warszawa.

2. Do lepszego — godzinnego i tygodniowego — rozłożenia lotów na trasach Warszawa—Kopenhaga i Warszawa—Sztokholm, obu eksploatujących te linie przewoźników, tj. SAS i LOT. **(W.W.)**

Zdjęcie: Piotr Słoma



Zdjęcie: J. Michalski

JAK OCENIAĆ REZULTATY SZYBOWNIKÓW

Jak najbardziej obiektywnie ocenić rezultat osiągnięty przez pilota podczas zawodów szybowcowych? — to problem, który podnoszony jest dość często, czego przykładem jest chociażby historia szybowcowych mistrzostw świata. Sprawa ta była również tematem wielu dyskusji wśród polskich szybowników, czego dowodem są kolejne zmiany regulaminów mistrzostw Polski. Tym bardziej powinna ich zainteresować nowa — naszym zdaniem interesująca ale jeszcze dyskusyjna — propozycja opracowana przez W. A. BERKMANISA ze Związku Radzieckiego, sędziego zawodów szybowcowych. Z obszernego opracowania — publikujemy najważniejsze fragmenty. (red.)

Jak wiele jest dyscyplin sportowych, tak wiele jest formuł obliczania punktów. Zawodnik z najlepszym rezultatem uznawany jest za zwycięzcę. Jest to podstawowy cel wszystkich zawodów. Dotyczy to również sportu szybowcowego. W ostatnich latach w Związku Radzieckim, tak jak na całym świecie, stosowano różne systemy i formuły obliczania punktów. Wszystkie jednak faworyzowały słabszych kosztem liderów, doprowadzając do swoistego wyrównywania rezultatów, co jest oczywiście niesprawiedliwe. Nawet początkujący szybownik wie, że pogoda nie bywa przez dwa dni jednakowa. Jest słaba, jest i rekordowa. Dlatego przy słabej pogodzie zwycięży „specjalista" od takiej pogody, a przy rekordowej — dający sobie lepiej radę w tych warunkach. Osiągniętych podczas zawodów rezultatów nie można więc nazywać przypadkowymi.

Za co więc szybownik powinien otrzymywać punkty podczas zawodów? Przypomnijmy dwa warianty obliczania punktów: s t a r y — oceniający wynik zwycięzcy we wszystkich konkurencjach prędkościowych tysiącem punktów, a wyniki pozostałych uczestników — odpowiednio mniejszą ich liczbą, i n o w y — biorący pod uwagę tylko własny wynik pilota. Według starego systemu, wynik zwycięzcy jest brany jako najlepszy możliwy rezultat danego dnia zawodów. Pilot przegrał ze zwycięzcą tylko z własnej winy, a nie z winy innych uczestników, którzy — przygotowani jeszcze słabiej — musieli lądować na trasie. Tak więc „współczynnik dnia" tworzy rezultat zwycięzcy, a nie liczba kończących — lub nie — konkurencję pilotów. Wszystkiemu „winien" zawodnik, bo źle ocenił warunki meteo, źle wybrał czas startu, źle wykonał przelot na trasie lub coś innego. Sądzę, że powinny to być wyłącznie sprawy pilota i jego trenera. Natomiast sędziowie mają obowiązek obiektywnej oceny rezultatu, osiągniętego przez każdego poszczególnego zawodnika. Piloci, którzy przegrali na krótkich dystansach w stosunku do zwycięzcy o ponad 2 godz. 46 min. (na długich dystansach więcej), nie otrzymują punktów za prędkość. Liczy się tylko liczbę kilometrów według zasady 1 km = 1 pkt.

Do starego systemu obliczania punktów na podstawie czasu zwycięzcy przywykli i sędziowie i szybownicy. Jest on również wygodny ze względu na prostotę obliczeń. Ale jest to system niedoskonały i niesprawiedliwy. Szybownik podczas zawodów powinien otrzymać punkty wyłącznie za rezultat sportowy. Przecież przelot 100 km nie jest równy przelotowi 500 km, jak prędkość 40 km/h nie jest równa 120 km/h. Zwycięzca powinien otrzymywać nie abstrakcyjne 1 000 punktów, a liczbę proporcjonalną do siągniętego rezultatu. Biorąc za podstawę zasadę, że pilot zdobył punkty według systemu 1 km = 1 pkt,. powinniśmy do punktów za kilometry dodawać punkty za uzyskany czas. Otrzymujemy formułę sumy punktów za każdy przelot, niezależną od jakichkolwiek innych czynników — tylko za osiągnięty wynik:

W = D + (D.100 — T) 0,1

gdzie D = przebyty dystans w km, T = czas w sekundach.

Przyjmując ten system, zwycięzca konkurencji prędkościowych w każdym lotnym dniu otrzymywać będzie różną liczbę punktów, począwszy od minimum — 100 pkt. (za krótki dystans przy prędkości poniżej 36 km/h) do 4 000 pkt. za trasę 500 km przy prędkości ponad 160 km/h, co dziś jest jeszcze dla szybowników marzeniem nie do osiągnięcia, ale jutro?

Powstaje tu jedyna wątpliwość — jaką prędkość wziąć za podstawę. Ale analiza rezultatów zawodów w ostatnich latach pokazuje, że na współczesnych szybowcach przeciętna prędkość lotu zwycięzców nie była niższa od 50 km/h. Jeżeli więc warunki meteo były gorsze, konkurencję prędkościowe nie były rozgrywane i liczone były punkty tylko za kilometry. Dlatego śmiało możemy wziąć za podstawę prędkość 36 km/h, za przekroczenie której uczestnik otrzymuje punkty za prędkość.

Oponenci mogą się oczywiście sprzeciwić braniu za podstawę prędkości 36 km/h, ale sprzeciwy te będą nieuzasadnione. Zresztą z konieczności można korzystać z wielu wariantów, zastępując np. liczbę 100 dowolną inną liczbą. Proponowana tu liczba 36 km/h jest jednak bardzo wygodna przy przeliczaniu odległości na czas i odwrotnie.

Proponowany nowy system obliczania punktów ma więc szereg oczywistych zalet, do których należą: **prosty sposób obliczeń; obiektywizm i sprawiedliwość obliczeń; niezależność od czynników ubocznych; stabilność oceny wyników; możliwość porównania jakości wyników.**

Reasumując, dzięki temu systemowi w prosty sposób oblicza się wyniki indywidualne i drużynowe szybowników. Liczy się przy tym tylko osiągnięty rezultat sportowy.

W. A. BERKMANIS

Tłum. J. Sławek

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

W NOWYM ROKU

Początek roku skłania do patrzenia w przód. Z nowym każdy bowiem wiąże jakieś nadzieje. Jaki będzie więc dla lotnictwa sportowego rok 1976? Każdy z osobna i wszyscy razem czegoś się spodziewamy, na coś liczymy, czegoś innym i sobie życzymy. Pozwólcie więc Drodzy Czytelnicy, że niniejszy felieton przeznaczę na życzenia, jakie u progu Nowego Roku pragnę złożyć naszym lotnikom sportowym.

Szybownikom życzę przede wszystkim medali na mistrzostwach świata w Finlandii. Chciałbym przy tym, aby przynajmniej jeden z naszych reprezentantów poszedł w ślady A. Witka, E. Makuli i J. Wróblewskiego i sięgnął po złoto. Przedtem jednak życzę Adeli Dankowskiej, aby za piękne osiągnięcia w roku 1975, obok naszego powszechnego uznania, znalazła także uznanie Komisji Szybowcowej FAI, od której praktycznie zależy doroczny Medal im. O. Lilienthala. Naszej rekordzistce, jak również jej znakomitym koleżankom i kolegom, życzę też dalszych rekordów i zwycięstw. Młodym pilotom życzę śmiałego ataku na pozycje mistrzów, a tym ostatnim — utrzymania jak najdłużej wysokiej formy. Wszystkim szybownikom życzę dalszych dostaw nowego sprzętu, jak najszerszych możliwości latania oraz przeżycia wielu pięknych i niezapomnianych chwil. Myślę też, że warto by odzyskać prymat światowy w liczbie posiadanych odznak diamentowych. Chociaż próba jest bardzo ambitna, uważam, że w 1976 r. polski szybownik pokona wreszcie granicę 1000 km. Strasznie tylko jestem ciekaw, komu przypadnie ten zaszczyt.

Najważniejszym wydarzeniem roku dla skoczków spadochronowych, akrobatów samolotowych i... pilotów balonowych będą mistrzostwa świata w każdej z tych dyscyplin.

W historii mistrzostw spadochronowych nasi skoczkowie zapisali piękne karty, że wymienię złoto St. Sidora, srebro A. Franke i brąz E. Ligockiego oraz sukcesy drużynowe. Życzę więc spadochroniarzom, aby tegoroczna wyprawa do Włoch na kolejne mistrzostwa potwierdziła ich aspiracje. Entuzjastom nowej dyscypliny, jaką jest spadochronowa akrobacja zespołowa, życzę okrzepnięcia i nowych, coraz liczniejszych „gwiazd".

Akrobatom samolotowym, którzy przeżywali lata chude, życzę aby już z mistrzostw świata w ZSRR wrócili z tarczą. Miejsce w kijowskim finale powinno w br. usatysfakcjonować nas wszystkich. Ambitnej grupie najlepszych życzę też chociaż kilku samolotów światowej klasy, takich np. jak Zlin-50.

Okres wzmożonej aktywności polskiego sportu balonowego zbiega się z organizowaniem w RFN pierwszych mistrzostw świata balonów napełnianych gazem. „Pollenie" i „Stomilowi" najprawdopodobniej przybędzie trzeci balon — „Polski Fiat". Pilotów mamy nielicznych, ale bardzo dobrych. Coś mi mówi, że mieliby oni sporo do powiedzenia w walce z najlepszymi na świecie. Życzę im więc startu w Augsburgu.

Bardzo dobrzy samolotowi piloci rajdowo-nawigacyjni, pomimo wielu zapowiedzi, od lat nie mogą wyjść za opłotki. Niech więc pokażą przynajmniej swoją wyższość w polsko-czechosłowackim IV Samolotowym Rajdzie Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury. W kraju niech walczą jeszcze bardziej szerokim frontem niż dotąd. Tak, by wywalczyć prawo startu w imprezach międzynarodowych najwyższej rangi. A pierwsze Zliny-42, które już otrzymali, niech im się rozmnożą do liczby, godnej ich zapału i umiejętności. Życzę im też aby doczekali się wreszcie dobrej, polskiej konstrukcji, np. samolotu studenckiego EM-5A.

Haluy

Nowy budynek portowy Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej — Ośrodka Szkolenia Samolotowego.

nowy aeroklub

Z dniem 1 stycznia 1976 r. rozpoczął oficjalnie swoją działalność AEROKLUB ZIEMI PIOTRKOWSKIEJ — OŚRODEK SZKOLENIA SAMOLOTOWEGO. Zasięg terytorialny nowego aeroklubu obejmuje obszar administracyjny województwa piotrkowskiego. Jako ośrodek samolotowy służyć on będzie pilotom z całego kraju.

Na powstanie Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej złożyła się wieloletnia praca wielu ludzi, przede wszystkim miłośników lotnictwa i oddanych lotnictwu działaczy społecznych z Piotrkowa Trybunalskiego. Dzięki ich staraniom już w 1959 roku w Piotrkowie oddano do użytku lotnisko sportowe. W trzy lata później na tymże lotnisku zmontowano okazały hangar, przeniesiony z warszawskich Bielan. Przedhangarowa płyta i niewielka portiernia uzupełniały skromną całość, która jednak umożliwiała prowadzenie przez wiele lat podstawowej działalności lotniczej. Dzięki serdecznej pomocy Aeroklubu Łódzkiego, którego filią stał się lotniczy Piotrków, prowadzono tu ożywioną działalność lotniczą. Co roku szkolono nowych pilotów szybowcowych, skoczków spadochronowych i modelarzy. Niejeden z wyszkolonych w Piotrkowie pilotów i skoczków pracuje dziś zawodowo w lotnictwie. Lotnicy z Piotrkowa sięgali też po sukcesy sportowe. Filia AŁ skupiała wokół siebie ponad dwustu modelarzy z miasta i okolic. Był Piotrków miejscem licznych obozów szkoleniowych, zawodów i imprez lotniczych.

Do pełni szczęścia brakowało piotrkowskim lotnikom budynku portowego. Dopiero jednak w 1971 roku piotrkowscy działacze lotnictwa mogli realnie pomyśleć o zakończeniu rozpoczętego przed laty dzieła. Przy pełnym poparciu ówczesnych władz miejskich i powiatowych powstał Społeczny Komitet Budowy Portu Lotniczego. W listopadzie 1971 r. Komitet wystosował „Odezwę do Społeczeństwa Ziemi Piotrkowskiej i Sympatyków Sportów Lotniczych w Piotrkowie Trybunalskim", zapoznając wszystkich z celem budowy i prosząc o deklarowanie świadczeń na rzecz nowego portu lotniczego. Odezwa spotkała się z szeroką aprobatą miejscowego społeczeństwa. Również władze województwa łódzkiego oraz Aeroklub PRL odniosły się z całą przychylnością do inicjatywy piotrkowskich działaczy lotniczych. Swych lotników wspomagały także władze nowego województwa piotrkowskiego. W pracach budowlanych pomagała piotrkowska młodzież.

Uwieńczeniem tych starań jest nowy budynek portowy na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim, oddany uroczyście do użytku 28 września 1975 r. Budynek oparty jest o dokumentację portu lotniczego w Aeroklubie Radomskim. Znajdują się w nim m. in. sale metodyczne, warsztaty, wieża kontroli ruchu i kilkadziesiąt miejsc noclegowych. Szkoda, że nie znalazła w nim miejsca kuchnia i stołówka.

W sumie Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej — Ośrodek Szkolenia Samolotowego posiada jednak warunki, które umożliwiają prowadzenie pełnej i bogatej działalności lotniczej. Nowy aeroklub, obok działalności statutowej przewidzianej dla aeroklubów regionalnych, będzie organizował i prowadził: specjalistyczne szkolenie i doskonalenie zaawansowanych pilotów samolotowych z aeroklubów regionalnych — kandydatów do pracy zawodowej w lotnictwie; obozy szkoleniowe i treningowe rajdowo-nawigacyjne samolotowej kadry seniorów i juniorów; zawody rajdowo-nawigacyjne; specjalistyczne kursy doskonalące dla etatowej i społecznej kadry instruktorskiej i inne zadania zlecone przez ZG APRL. Zadaniem ośrodka będzie też doskonalenie metod i form szkolenia samolotowego.

Ustalono strukturę organizacyjną i obsadę etatową aeroklubu i ośrodka. Jednocześnie przeznaczono do szkolenia sprzęt. W pierwszym etapie jest to 5 samolotów typu „Gawron", „Wilga" i „Zlin-42"; 10 szybowców szkolno-treningowych i wyczynowych; spadochrony różnych typów oraz niezbędny sprzęt naziemny.

Nowemu aeroklubowi województwa piotrkowskiego życzymy sukcesów na miarę jego ambicji, ku zadowoleniu miejscowej młodzieży i pilotów samolotowych z całego kraju.

(kh)

Przecięcie wstęgi. W głębi — hangar Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej.

Powyżej: Piotrkowskie społeczeństwo żywo interesuje się lotnictwem. Poniżej: Piotrków Trybunalski od lat jest miejscem szkolenia lotniczego młodzieży.
Zdjęcia: Bernard Koszewski

PO RAZ PIERWSZY W POLSCE

SZKOLENIE NA MOTOSZYBOWCACH

Jak już podawaliśmy, w Agrolotniczej Bazie Doświadczalnej Instytutu Lotnictwa w Kętrzynie przeprowadzono jesienią ubiegłego roku eksperymentalny kurs szkolenia młodych pilotów na nowych polskich motoszybowcach SZD-45 „Ogar". „Ogary" spisały się znakomicie. Wyszkolono pilotów szybko, dobrze i tanio. Fakt historyczny: Po raz pierwszy w Polsce szkolono pilotów na motoszybowcach!

„Ogary" poszły już w kraj. Warto więc przedstawić bliżej ten udany wyrób naszego przemysłu lotniczego.

Szczegółowy opis techniczny „Ogara" był już zamieszczony w „SP" nr 15/1974 r., teraz więc podamy kilka informacji uzupełniających oraz uaktualnionych danych.

Dwumiejscowy motoszybowiec SZD-45 „Ogar" do celów szkoleniowych powstał w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Szybownictwa w Bielsku-Białej. Jego konstruktorem jest mgr inż. Tadeusz Łabuć.

Konstrukcja mieszana: laminat + drewno + dural. Miejsca załogi — obok siebie, a pilotaż możliwy jest z każdego miejsca. Na końcach skrzydeł znajdują się elastyczne wsporniki z kółkami. Podwozie główne — jednokołowe. Koło z hamulcem tarczowym, chowane w locie i sprzęgnięte z napędem hamulców aerodynamicznych.

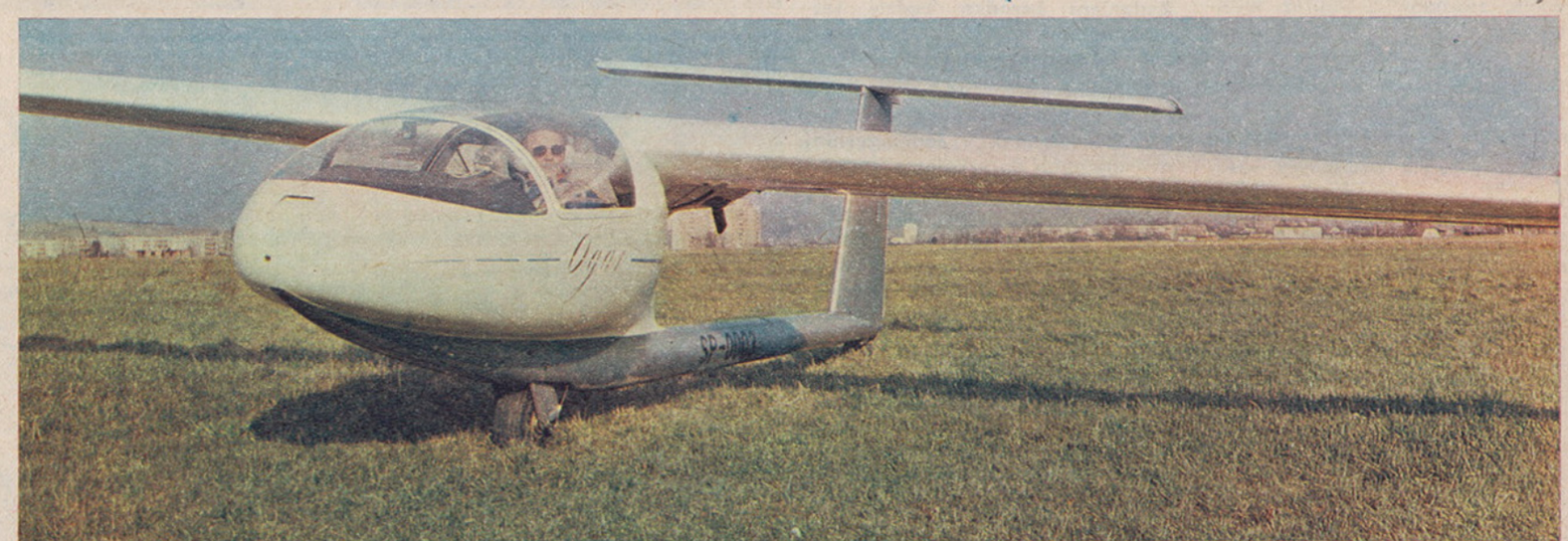
Silnik tłokowy Sportavia-Limbach SL 1700EC o mocy 68 KM ze śmigłem pchającym.

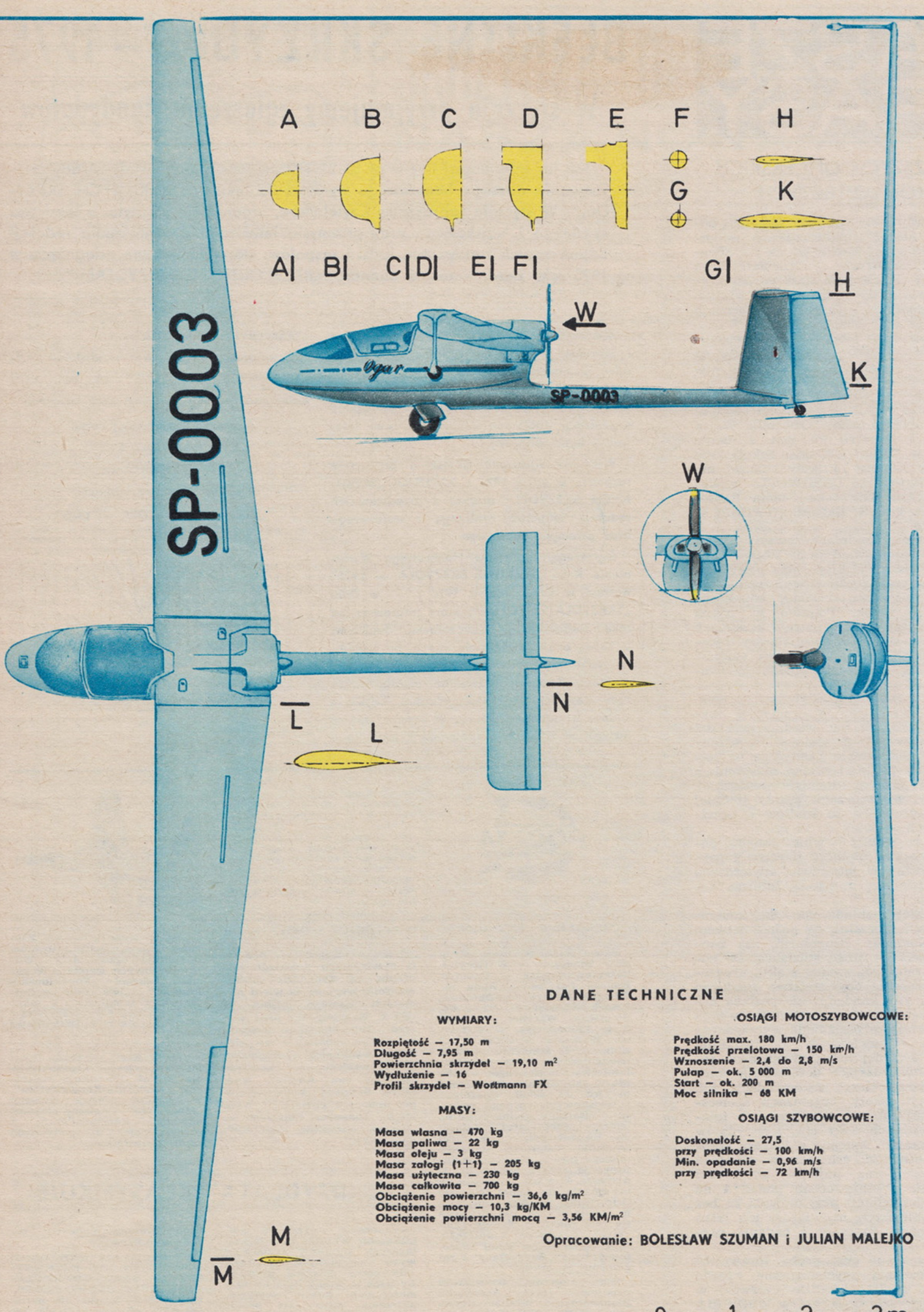
Prototyp „Ogara" został oblatany 29 maja 1973 r. Po serii informacyjnej przygotowana została produkcja seryjna w Zakładach Szybowcowych w Bielsku-Białej.

Pierwszy zagraniczny pokaz „Ogara" w locie odbył się w 1974 r. na Wystawie Lotniczej w Hannowerze w RFN.

Motoszybowiec SZD-45 „Ogar" może wykonywać figury akrobacji podstawowej, jak: pętlę, przewrót przez skrzydło, wywrót, zwrot bojowy, ślizgi i korkociąg. Jest też dopuszczony do lotów w chmurach z wyłączonym silnikiem. Wyróżnia się (w porównaniu z innymi motoszybowcami z silnikami tej samej mocy) stromym startem, dużą prędkością wznoszenia oraz bezpieczeństwem lądowania w terenie przygodnym. Pomiary fonometryczne wykazały, że hałas wytwarzany w środowisku przez lecącego „Ogara" mieści się w zakresach dopuszczalnych przepisami. (W)

Zdjęcia: J. SMIELKIEWICZ
i L. WRÓBLEWSKI





DANE TECHNICZNE

WYMIARY:

Rozpiętość – 17,50 m
Długość – 7,95 m
Powierzchnia skrzydeł – 19,10 m²
Wydłużenie – 16
Profil skrzydeł – Wortmann FX

MASY:

Masa własna – 470 kg
Masa paliwa – 22 kg
Masa oleju – 3 kg
Masa załogi (1+1) – 205 kg
Masa użyteczna – 230 kg
Masa całkowita – 700 kg
Obciążenie powierzchni – 36,6 kg/m²
Obciążenie mocy – 10,3 kg/KM
Obciążenie powierzchni mocą – 3,56 KM/m²

OSIĄGI MOTOSZYBOWCOWE:

Prędkość max. 180 km/h
Prędkość przelotowa – 150 km/h
Wznoszenie – 2,4 do 2,8 m/s
Pułap – ok. 5 000 m
Start – ok. 200 m
Moc silnika – 68 KM

OSIĄGI SZYBOWCOWE:

Doskonałość – 27,5
przy prędkości – 100 km/h
Min. opadanie – 0,96 m/s
przy prędkości – 72 km/h

Opracowanie: BOLESŁAW SZUMAN i JULIAN MALEJKO

NASZE TRASY

DO WYŻSZYCH OFICERSKICH SZKÓŁ LOTNICZYCH

Co zrobić, aby zostać pilotem samolotu bojowego? Jak zostać radiotechnikiem w lotnictwie wojskowym? Gdzie szkolą na oficerów wojsk rakietowych? — dziesiątki tego rodzaju pytań zadają nam nasi młodzi czytelnicy w listach do redakcji. Im właśnie pragniemy przekazać teraz nieco informacji na interesujące ich tematy.

Otóż Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło niedawno rekrutację kandydatów do akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich, a wśród nich do uczelni, które tyczą lotnictwa. Są to: Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego (WOSL) w Dęblinie, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema (WSOWRiA) w Toruniu, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego (WSOWOPL) w Koszalinie i Wyższa Oficerska Szkoła Radiotechniczna im. kpt. S. Bartosika (WOSR) w Jeleniej Górze.

Studia w tych uczelniach trwają 4 lata. Absolwenci — promowani są do stopnia podporucznika Wojska Polskiego oraz otrzymują dyplom ukończenia studiów wyższych i tytuł magistra inżyniera, dowódcy odpowiedniego rodzaju wojsk. Ponadto w trzech pierwszych wyżej wymienionych uczelniach prowadzone są studia w specjalności oficerów politycznych. Na ten kierunek studiów przyjmowani są kandydaci o zainteresowaniach humanistycznych.

Co jest wymagane od kandydatów do wyższych szkół oficerskich? Wyliczmy: ◉ obywatelstwo polskie, ● odpowiednie wartości moralne i polityczne, ◉ zdolność do służby wojskowej w charakterze kandydata na żołnierza zawodowego, stwierdzona orzeczeniem właściwej wojskowej komisji lekarskiej, ● stan wolny, ◉ ukończenie szkoły średniej i uzyskanie uprawnień do studiów w uczelniach wyższych, ◉ wiek do 24 lat.

Kandydaci do WOSL — winni ponadto posiadać odpowiednią zdolność fizyczną i psychiczną do służby w lotnictwie, stwierdzoną przez specjalistyczną wojskową lotniczą komisję lekarską.

Podania-ankiety składa się do komendantów wybranej uczelni, za pośrednictwem Wojskowej Komendy Uzupełnień, zaś kandydaci z wojska — drogą służbową. Do podania trzeba załączyć: wyciąg z aktu urodzenia i poświadczenie obywatelstwa polskiego w przypadku, gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego; świadectwo szkolne (w oryginale) stwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia. Uczęszczający do ostatniej klasy szkoły średniej mogą przedstawić zaświadczenie stwierdzające uczęszczanie kandydata do danej klasy; rekomendację lub opinię dyrekcji szkoły, organizacji społecznej, politycznej lub zakładu pracy; 2 fotografie o wymiarach 3 x 4 cm. Kandydatów obowiązuje egzamin wstępny z zakresu szkoły średniej. Finaliści centralnych olimpiad przedmiotowych oraz najlepsi absolwenci szkół średnich (średnia ocena ponad 4 na świadectwie dojrzałości) przyjmowani są bez egzaminów wstępnych, obowiązuje ich tylko próba sprawności fizycznej i badania psychologiczne.

Egzaminy wstępne oraz próba sprawności fizycznej i badania psychologiczne odbędą się w WOSL w III dekadzie czerwca, w WOSR w I dekadzie lipca, zaś w WSOWRiA i WSOWOPL w III dekadzie lipca 1976 r.

Termin składania podań o przyjęcie do WOSL — upływa z dniem 15 maja, do WSOWRiA i WSOWOPL — 20 czerwca, do WOSR — 25 maja 1976 r. Bliższych informacji kandydatom udzielają Wojskowe Komendy Uzupełnień oraz komendy szkół wojskowych, znaleźć je także można w specjalnych informatorach. (z)

BŁĘKITNE SKRZYDŁA – 1975

W styczniu przyjmujemy zgłoszenia kandydatów

Jak już informowaliśmy w nr 51-52/1975 r., zmienione zostały zasady przyznawania naszego honorowego wyróżnienia roku — „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ". W styczniu zapraszamy Czytelników, organizacje i instytucje lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego do zgłaszania redakcji odpowiednich kandydatur, ludzi i zespołów, którzy za wybitne osiągnięcia w 1975 roku powinni zostać uhonorowani „BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI".

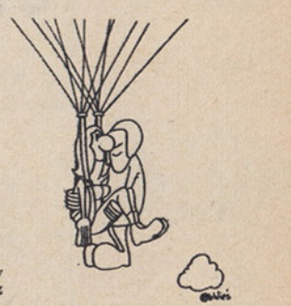
ZGŁOSZENIA KANDYDATÓW, indywidualne i zbiorowe (z organizacji, instytucji i zakładów) przyjmujemy w dniach 1—31 STYCZNIA 1976 r. Wniosek powinien być odpowiednio umotywowany, pożądane są przy tym opinie organizacji społeczno-politycznych oraz fotografia kandydata(ów).

Wszystkie zgłoszone wnioski i propozycje rozpatrzy w lutym 1976 r. KAPITUŁA „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ" złożona z przedstawicieli redakcji, lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego.

Ogłoszenie laureatów Honorowego Wyróżnienia Roku „BŁĘKITNE SKRZYDŁA — 1975" nastąpi w końcu marca 1976 r. — w Dniu „SKRZYDLATEJ POLSKI", który począwszy od roku bieżącego — akcentować będziemy w każdą ostatnią niedzielę marca, na pamiątkę założenia redakcji „Skrzydlatej Polski" w Polsce Ludowej (powołana została rozkazem dowódcy Lotnictwa Wojska Polskiego z dnia 31 marca 1945 r.). W tym też czasie nastąpi w Warszawie spotkanie z laureatami „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ".

Oczekujemy zgłoszeń kandydatów do „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ" za rok 1975. Zgłoszenia prosimy kierować pod adresem:

Redakcja „Skrzydlatej Polski"
ul. Widok 8
00-023 Warszawa
z dopiskiem na kopercie
„BŁĘKITNE SKRZYDŁA — 1975".



Rys. Wiesław Fuglewicz

POCZTA

SZKOLENIE LOTNICZE

Paweł Żądło — Łódź, Mirosław Stańczak — Wojsławice, Zbigniew Cesarz — Cynków, Danuta Cząstka — Ruda Śl., Edward Matera — Okuniew, Leszek Hirszler — Warszawa, Stanisław Warchoł — Łódź, Piotr Chmielewski — Warszawa, Waldemar Myślicki — Jesionowo. O szkoleniu pilotów, nawigatorów i mechaników lotnictwa wojskowego, szkoleniu w aeroklubach, warunkach przyjęć do szkół cywilnych i wojskowych różnego rodzaju — pisaliśmy wielokrotnie na łamach „Skrzydlatej". Zalecamy uważne przejrzenie choćby kilku ostatnich numerów naszego pisma, a pożądane informacje znajdą się. M.in. w numerze 48 z ub. r. podaliśmy informacje na temat Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie oraz znajdujących się tam również: Szkoły Chorążych i Liceum Lotniczego. A w ogóle — najlepiej zaprenumerować „Skrzydlatą" i regularnie ją czytać.

Dla **Andrzeja Osewskiego** podajemy adres Aeroklubu Białostockiego: lotnisko Krywlany, 15-001, Białystok 1.

W skrócie — informujemy zainteresowanych, iż podstawowe szkolenie lotnicze w powietrzu — na szybowcach, samolotach, spadochronach — prowadzą aeroklubu regionalne. Warunki przyjęć na szkolenie szybowcowe: ukończenie 16 lat życia i uczęszczanie do szkoły średniej, na szkolenie spadochronowe — 16 lat i uczęszczanie do ZSZ lub jej ukończenie, na szkolenie samolotowe przyjmowani są młodzi szybownicy. By jednak móc szkolić się w powietrzu w okresie letnim, trzeba zgłosić się do aeroklubu odpowiednio wcześniej, już w okresie jesienno-zimowym. Cywilnej szkoły pilotów jeszcze u nas nie ma.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA ISKRA

O POLSKICH DYWIZJONACH

Wiesław Kopeć — Radom. O dywizjonach polskiego lotnictwa na Zachodzie drukowaliśmy artykuły w wielu numerach naszego pisma w 1975 r. Radzimy do nich zajrzeć. Gdy chodzi o pozycje książkowe, możemy z tej dziedziny wymienić: Mieczysława Wyszkowskiego — „Polskie skrzydła nad Anglią", wyd. MON, Bohdana Arcta — „W podniebnej chwale", wyd. MON, Tadeusza Rolskiego — „Uwaga wszystkie samoloty", wyd. PAX.

Lesław Kustrin — ul. Klonowa 1/lb/25, 32-511 Jaworzno. Poszukuję egzemplarza „Wozów bojowych świata". W zamian odstąpi „Encyklopedię lotniczą", „1000 słów o lotnictwie i samolocie", a także luźne egzemplarze z lat 1968—1974 i rocznik 1973 „Skrzydlatej Polski".

Leszek Kluk — 38-451 Równe 416, woj. krośnieńskie. Ma 15 lat. Poszukuje roczników „Modelista-Konstruktora". W zamian oferuje numery „Modelarza". Chciałby również nawiązać korespondencję z rówieśnikiem o podobnych zainteresowaniach.

„SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych, uzyskanych w roku 1975 przez polskich pilotów. By lista ta wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych, a nawet samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Pomoc ta powinna wyrażać się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich lepszych wyników, uzyskanych przez pilotów i pilotki poszczególnych aeroklubów w sezonie 1975, w kraju i za granicą, zarówno na szybowcach jednomiejscowych jak i dwumiejscowych.

Interesują nas WYSOKOŚCI ABSOLUTNE I PRZEWYŻSZENIA ORAZ KONKURENCJE PRZELOTOWO-ODLEGŁOŚCIOWE (nawet nie ukończone) i PRĘDKOŚCIOWE PO TRASACH TRÓJKĄTNYCH (100, 200, 300, 500 i 750 KM).

Wszystkie listy wyników, przed przysłaniem ich do naszej redakcji — UL. WIDOK 8, 00-023 WARSZAWA — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — 10 STYCZNIA 1976 R.

RAKIETY

Leśny garnizon w grudniu. Wysmukłe cygara rakiet, skierowane strzeliście głowicami w niebo, kontrastują z otaczającym krajobrazem. Jakby zadomowiły się z porosłymi wokół zielonymi sosnami.

I ludzie, krzątający się wokół, jak gdyby zawarli przymierze z przyrodą. Tylko młodzi, którzy są tu od niedawna, sprawiają wrażenie nieobytych z prawami techniki. Mają poza sobą badania testowe z ogólnych wiadomości o technice, sprawdzenie predyspozycji ruchowo-wzrokowych: reakcji na spostrzegawczość, widzenie barw, słuch. Czynniki, gdzie indziej mniej znaczące, w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju decydują o sukcesie.

Pilnie uczą się rakietowego abecadła. Poznają taktyczno-operacyjne właściwości rakiet przeciwlotniczych. Dziesiątki godzin spędzają w laboratoriach elektronicznych. Sprawne działanie każdej obsługi poprzedza wyszkolenie techniczne, znajomość działania wszystkich elementów pocisku rakietowego, teorii ruchu odrzutu. Zdobywają te umiejętności aż do perfekcji, automatycznego opanowania nawyków w wykonywaniu przedstartowych czynności. Rakiety wymagają zgrania rąk i umysłów, dokładności, a także pośpiechu, tempa. O powodzeniu decydować będą sekundy. Taka jest specyfika rakietowego rzemiosła.

Gdy już posiądą dostateczną wiedzę i znajdą się na prawdziwym poligonie, te same operacje wykonają w tempie znacznie przyspieszonym.

A tymczasem na leśnym poligonie dzień w dzień załogi doskonalą swoją sprawność. Na ekranach stacji radiolokacyjnych ukazują się świecące punkciki — sygnały dla stanowiska dowodzenia. Na razie to tylko szkoleniowe „cele".

Rakieta przeciwlotnicza „ziemia-powietrze" w drodze na wyrzutnię.

Na leśnym poligonie — rakiety na wyrzutniach gotowe do startu.

Sprawdzian nastąpi w późniejszym czasie. Ręce młodych rakietowców opanują działania przyrządów naprowadzających na cele. Pójdą w ruch anteny stacji radiolokacyjnych, rachmistrze w mig obliczą współrzędne...

I wtedy dowódcy pozwolą im na START!

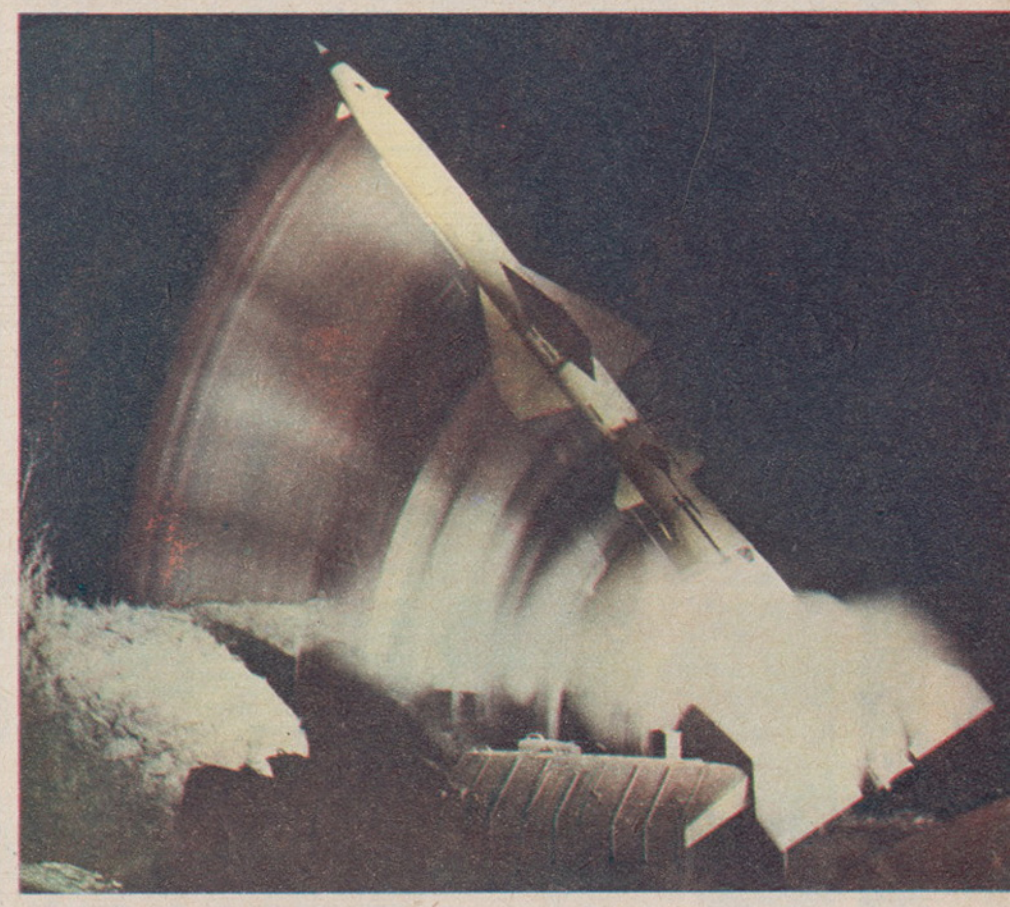
Zadrży wokół ziemia, rozlegnie się huk, dym przesłoni widoczność, pęd odrzucanego powietrza zawiruje, aż jego podmuch oprze się na leśnym taranie. Rakieta uniesie się w górę, pociągnie za sobą smugę ognia. Przybliży się w kierunku śledzonego na ekranie punktu.

Wreszcie... Trafienie!

Kończy się lot celu, imitującego środek napadu powietrznego. Spotkanie z rakietą „ziemia-powietrze" będzie uwieńczeniem ludzkiego wysiłku, mechanizmów, długiego okresu żmudnych przygotowań, drobiazgowych obliczeń.

JERZY CHOJNACKI

Dzień i noc, nieustannie rakiety Wojsk Obrony Powietrznej Kraju strzegą polskiego nieba.
Zdjęcia: L. Wróblewski



Z POWIETRZA DO WALKI

Książka Witolda Biegańskiego, mimo niewielkiej objętości, jest pracą wyczerpującą na temat operacji powietrzno-desantowej pod Arnhem. Autor omawia także wiele wydarzeń towarzyszących owej operacji, nazwanej „Market-Garden". Napisana w sposób zrozumiały i przystępny, zachęca do czytania. Rzeczowa argumentacja w przedstawieniu faktów historycznych jest mocną stroną tej wartościowej książki. Już na samym wstępie autor stwierdza, iż praca, którą napisał, jest próbą odpowiedzi na pytanie, czym było dla Polaków Arnhem we wrześniu 1944 r. Nim jednak do niego doszło, a więc i udziału w desancie spadochroniarzy polskich, należało oddziały o takiej specjalności zorganizować, wyszkolić i przygotować do walki.

Kreśląc sylwetkę organizatora oraz dowódcy Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej gen. Stanisława Sosabowskiego, autor w dużym skrócie opisuje formowanie się brygady, szkolenie w ośrodku Largo House, a następnie w Ringway, wreszcie ćwiczenia, w tym w skokach nocnych. Właśnie na tle tworzenia się brygady oraz jej przygotowania do walki coraz wyraźniej rysuje się nam postać gen. Sosabowskiego, dobrego organizatora i doświadczonego dowódcy, wymagającego, ale i zabiegającego o właściwe użycie brygady.

Dlaczego doszło do operacji „Market-Garden"? Autor w ten sposób formułuje odpowiedź: „Dowództwo hitlerowskie, przewidując niepomyślny rozwój sytuacji na froncie zachodnim, dość wcześnie pomyślało o obronie okręgów przemysłowych Ruhry i Saary. Tę rolę miała przede wszystkim spełnić Linia Zygfryda, którą zaczęto umacniać w pierwszych dniach września. Dążono również do utrzymania Antwerpii i ujścia Skaldy. Wysiłki dowództwa hitlerowskiego nie były daremne. Wojskom sprzymierzonym nie udało się doprowadzić pościgu do Renu, utknęły na Linii Zygfryda i rubieży przebiegającej wzdłuż południowej granicy Holandii.

W tych warunkach przystąpiono do operacji w Holandii (operacja „Market-Garden") w celu uchwycenia przyczółków na Renie na północ od Zagłębia Ruhry. W rejonie Arnhem znajdował się 2 korpus pancerny SS i jedna grupa pancerna. Obecność tych wojsk, jak wiadomo, zaciążyła fatalnie na przebiegu operacji".

Z kolei — po zapoznaniu czytelnika z kulisami planowania operacji powietrzno-desantowej i przygotowaniami — autor przenosi go na pole walki. Omawia więc działania dwóch amerykańskich dywizji powietrzno-desantowych (101 i 82), a następnie przechodzi do przedstawienia zadań 1 brytyjskiej dywizji i podporządkowanej jej 1 brygady polskiej. Zadania te polegały na zdobyciu przepraw na dolnym Renie, utrzymania przyczółka w rejonie Arnhem aż do nadejścia wojsk lądowych, tzn. 30 korpusu brytyjskiego. Odległość od Arnhem do pozycji wyjściowych 30 korpusu wynosiła około 127 km.

Samą operację powietrzno-desantową pod Arnhem i udział w niej brygady polskiej czytelnik prześledzi z książki Biegańskiego. Jest ona przedstawiona na tyle szczegółowo i bez niedomówień, iż można sobie wyrobić sąd o jej przebiegu i ocenie (niepowodzeniu).

Wypada w tym miejscu zacytować słowa gen. Omara Bradley'a, który nie szczędził słów krytyki i zjadliwości koledze brytyjskiemu. Napisał on: „Gdyby nabożny abstynent Montgomery wtoczył się pijany jak bela do naczelnego dowództwa ekspedycyjnych wojsk sojuszniczych, nie byłbym bardziej zdumiony niż proponowanym przez niego awanturnictwem... To awanturnicze przedsięwzięcie upamiętniło się jako brawurowa klęska w bitwie pod Arnhem".

Książka zawiera wiele cytatów, wypowiedzi, fragmentów dzienników, zapisków. Wszystkie one, podobnie jak mało znane ilustracje, podnoszą wartość tej dobrze napisanej pracy. (m)

Witold Biegański ● ARNHEM ● Książka i Wiedza, Warszawa 1975, Biblioteka Pamięci Pokoleń, nakład 10 000 egz., str. 173, cena 20 zł.

SAMOLOT CZECHOSŁOWACKI

W znanej serii Wyd. MON „Typy broni i uzbrojenia" otrzymaliśmy kolejny zeszyt (nr 34), poświęcony tym razem monografii samolotu myśliwskiego Avia B.534. Jest to w tej serii pierwszy w ogóle samolot czechosłowacki, znany i popularny w latach trzydziestych, a maszyna ta była przed II wojną światową uważana za symbol siły czechosłowackiego lotnictwa wojskowego.

Dobrze się więc stało, że Avia B.534 została przypomniana polskiemu czytelnikowi, zwłaszcza że jej bogate dzieje — jak sądzili dotychczas niektórzy — miały mieć również pewne związki z lotnictwem polskim. Otóż Krzysztof Cieślak, autor pięknie opracowanej monografii tego samolotu (wraz z ilustracjami barwnymi), zdecydowanie przeciwstawia się dotychczasowym mniemaniom, jakoby Polska przejawiała zainteresowanie zakupem 60 samolotów tego typu. Brak jest również wiarygodnego potwierdzenia o przylocie tych samolotów do Polski po zajęciu Czech i Moraw przez hitlerowską III Rzeszę oraz w następnych miesiącach, a więc i udział Avii B.534 w wojnie obronnej Polski we wrześniu 1939 r. jest także mało prawdopodobny.

Nieprawdziwa, twierdzi autor, jest także informacja o przylocie na B.534 do Polski sławnego asa lotnictwa czeskiego Josefa Frantiska, który później walczył w lotnictwie polskim we Francji i w Anglii, zestrzeliwując 17 samolotów niemieckich. W rzeczywistości Frantisek przekroczył granicę polską drogą lądową na początku lata 1939 r.

Inną jeszcze ciekawostkę warto przytoczyć za autorem. Otóż, kiedy w 1940 r. hitlerowcy nakręcali film o kampanii wrześniowej pt. „Kampfgeschwader Lützow", użyli samolotów B.534 do markowania w filmie polskich samolotów myśliwskich, mimo iż dysponowali wówczas kilkunastoma samolotami P-11 i P-7a. W zeszycie opublikowano właśnie jedno z takich filmowych zdjęć Avii B.534 z polskimi szachownicami na skrzydłach i sterze kierunku (ze zbiorów A. Glassa).

Monografia samolotu Avia B.534 jest jednym z lepszych opracowań w serii TBU. Rzetelny opis historii budowy różnych wersji konstrukcji i zastosowania znanego czechosłowackiego samolotu myśliwskiego wzbogacił Krzysztof Cieślak barwnymi i czarno-białymi ilustracjami. Na stronach rozkładowych znajdujemy w kilku rzutach kolorowe sylwetki samolotu w barwach Słowackiego Powstania Narodowego, a na okładkach boczne rzuty w barwach lotnictwa czechosłowackiego (m.in. 41, 42, 32 eskadry 4 pułku i 35 eskadry 2 pułku oraz w barwach VTLÚ, który służył do prób z płozami Szomańskiego) oraz w barwach lotnictwa Jugosławii, Grecji, Bułgarii i lotnictwa cywilnego Węgier. Rozwój chronologiczny samolotów z rodziny B.34 (rzuty boczne maszyn) ilustruje całostronicowa plansza. Stronę tytułową okładki, samolot Avia B.534, namalował znakomity Adam Werka.

Z zeszytu dowiadujemy się, że po II wojnie światowej na terenie Czechosłowacji znalazło się 10 samolotów B.534. Nie zadbano jednak o zachowanie chociaż jednego z nich. W praskim muzeum pozostał tylko szkielet i silnik. Dopiero w tym roku, w oparciu o te zespoły i dokumentację, wykonano wierną kopię tego samolotu.

I na zakończenie kilka słów o serii TBU, którą prowadzi od lat niestrudzony redaktor Jerzy Domański. Dotychczas opisano samoloty: PZL P-24, PZL-37 „Łoś", Il-2, TS-11 „Iskra", MiG-15, PZL-23 „Karaś", PZL P-11, An-12, Jak-9, Ts-8 „Bies", Il-10 i Avia B.534 oraz rakietę „Wostok" i wyrzutnię rakietową „Katiusza". Wydawnictwo zapowiada w tej serii po raz pierwszy śmigłowiec Mi-1 oraz dalsze samoloty: Il-28, Pe-2 i Tu-2. W ten sposób mamy wcale pokaźną biblioteczkę, której żywot wydaje się być nieskończony. Czas jednak już, aby Wydawnictwo zechciało widzieć w serii TBU i inne sławne samoloty, na których walczyli Polacy w II wojnie światowej. (kon)

Krzysztof Cieślak ● SAMOLOT MYŚLIWSKI AVIA B.534 ● Wydawnictwo MON — 1975. Str. 16, cena 7 zł, nakład 30 000+350 egz.

NA TROPACH V-1 i V-2

Książka to niezwykła. Ani romans, nawet nie — modne w swoim czasie — opowiadanie fantastyczno-naukowe. Po prostu książka-dokument, a czyta się ją jak najciekawszą powieść. Obecne wydanie pracy Michała Wojewódzkiego „Akcja V-1, V-2" jest już wydaniem trzecim i jak poprzednio uzupełnione zostało nowymi materiałami. Redaktor Michał Wojewódzki bodaj dwadzieścia lat temu rozpoczął tropienie śladów pocisków rakietowych V-2. Zbierał absolutnie wszystko co wiązało się nie tyle z samą bronią hitlerowską, co z ludźmi, którzy przyczynili się do rozszyfrowania jej tajników. Zadanie nie były jakie, wymagające dużo samozaparcia, cierpliwości, zręczności, a nawet dyplomacji — i co tu ukrywać — wielkich kwalifikacji dziennikarskich. Tym bardziej praca była odpowiedzialna, że chodziło o Polaków. Oni to bowiem: polscy robotnicy, chłopi, ludzie prości i uczeni, technicy i żołnierze uczestniczyli podczas okupacji hitlerowskiej w trwającej od 1941 r. akcji wykrywania tajników V-2. Dzięki wysiłkowi żołnierzy Armii Krajowej w 1944 r. przetransportowane zostały drogą lotniczą z Polski do Wielkiej Brytanii podzespoły pocisku rakietowego, które umożliwiły specjalistom brytyjskim znacznie dokładniejsze zapoznanie się z bronią V-2 niż to miało miejsce dotychczas.

Autor książki rozmawiał z uczestnikami operacji V-2, tymi, którzy przeżyli lata okupacji hitlerowskiej, korespondował nieomal ze wszystkimi, którzy mogli cokolwiek powiedzieć na temat prób pocisków rakietowych na terenie Polski i naszego udziału w rozszyfrowywaniu tajemnic tej broni. Nie wahał się napisać listów do autorów książek wydanych za granicą, ani do ministrów brytyjskich i dowódców lotnictwa alianckiego, jak też do byłych wojskowych Wehrmachtu — między innymi do niemieckiego pułkownika Maxa Wachtela, odpowiedzialnego podczas wojny za organizowanie ośrodków szkoleniowych V-1 i bombardowanie Londynu, właśnie przy użyciu samolotów-pocisków V-1. Tenże Wachtel w liście skierowanym do redaktora Wojewódzkiego (z dnia 25 grudnia 1974 r.) stwierdza autorytatywnie, że na terenie Polski w latach okupacji hitlerowskiej nie przeprowadzano prób z V-1.

Nie wszyscy, niestety, mogli złożyć odpowiednie informacje. Nie żyje już jednen z głównych bohaterów transportu podziemnego pocisku do Wielkiej Brytanii — Jerzy Chmielewski. Zachował się list siostry bohatera i jego brata. Zachowały się liczne relacje ludzi bezpośrednio uczestniczących w wielkim przedsięwzięciu. Jakże wzruszające są, mimo suchej technicznej terminologii, raporty Chmielewskiego. Przypomnijmy — w czasie, kiedy nikt nie wiedział, jak zbudowany jest pocisk rakietowy V-2, kiedy na podstawie dosłownie nieraz odłamków potrafiono wydać prawidłową opinię. Dziś dopiero możemy, uzbrojeni w znajomość techniki rakietowej daleko wyprzedzającą ówczesny stan wiedzy, ocenić, jak trudno było wówczas postawić właściwą opinię co przedstawiały szczątki.

Nowe wydanie pracy redaktora Wojewódzkiego zawiera szereg fotografii i uzupełnień. Z obowiązku recenzenckiego należy wymienić kilka niedokładności. Podobnie jak i w poprzednich wydaniach powtarzane jest błędne twierdzenie, że A. Kocjan budował motoszybowce „Orlik" (str. 18). Wiadomo, że chodzi o „Bąka", podczas gdy w tekście mowa jeszcze o „Bąku płatowcu" i „Bąku akrobacyjnym". Stwierdzenie Niemca Wachtela, że V-1 to był zmniejszony samolot myśliwski Me-109, jest najzupełniej błędne. Można by jeszcze wymienić pewną liczbę błędów, szczególnie w terminologii angielskiej i niemieckiej. Ale to już wina korektorów Wydawnictwa PAX. (l)

Michał Wojewódzki ● „AKCJA V-1 i V-2", wydanie 3 uzupełnione, Wydawnictwo PAX — Warszawa 1975, nakład 30 000+298 egz., cena 90 zł.

nowiny LOT nowiny nowiny nowiny

Nr 166 styczeń 1976

PIĘCIOLATKA NA PIĄTKĘ!

Niemal miesiąc przed zakończeniem kalendarzowego roku — 4 grudnia 1975 — załoga PLL LOT mogła rozpocząć pracę na poczet nowego planu i nowych zadań. Składając meldunek o przedterminowym wykonaniu zadań, kierownictwo przedsiębiorstwa podkreśliło szczególnie, że u podłoża dobrych wyników legły przede wszystkim decyzje VI Zjazdu PZPR, które stworzyły odpowiednie warunki do dynamicznego rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że w ostatniej 5-latce w transport lotniczy zainwestowano tyle, ile w dwóch poprzednich pięciolatkach łącznie. Za każdą zainwestowaną w ostatnim pięcioleciu złotówkę osiągnęliśmy blisko 6 zł wpływu, podczas gdy w okresie 1965—70 osiągaliśmy 4,30 zł. Łącznie nasza akumulacja wyniosła w całym pięcioleciu ponad 4 mld zł, z czego ponad 1 miliard przypada na rok 1975! Poprawiła się również — i tak już wysoka — rentowność naszych linii zagranicznych. W 1975 r. LOT odprowadził do skarbu państwa ponad 72 mln zł dewizowych.

W 1972 r. otworzyliśmy nowe połączenia do Hamburga i Bagdadu, w 1973 — Nowego Jorku i Damaszku, w 1974 — Kolonii, Tunisu i Algieru oraz w 1975 r. do Lyonu i Benghazi.

Dynamicznie wydłużała się sieć naszych połączeń. Przyjmując za 100% długość linii w 1971 r. otrzymujemy: w 1971 — 39065 km, 1972 — 45819 km (117,3%), 1973 — 48667 km (124,6%), 1974 — 59269 km (151%) oraz 1975 — 64112 km (164,2%). Rosła również liczba biur LOTU na świecie: w 1971 r. było ich 30, by w 1975 r. osiągnąć liczbę 41.

Dane te nabierają szczególnej wymowy, gdy uświadomimy sobie, że wyniki te osiągnięto przy ogólnym kryzysie w lotnictwie światowym i wyraźnym zahamowaniu tempa jego rozwoju. Tymczasem **PLL LOT właśnie w minionym pięcioleciu zanotowały najwyższą dynamikę wzrostu przewozów.** Gdy praca przewozowa światowego transportu lotniczego wzrastała w ostatnich latach średnio poniżej 10% rocznie — przewozy LOTU w latach 1971—75 wzrosły ponad 2,5-krotnie, czyli średnio powyżej 20% rocznego przyrostu.

Osiągnięcie takich wyników stało się możliwe przede wszystkim dzięki zakupowi i wprowadzeniu do eksploatacji samolotów dalekiego zasięgu. Umożliwiło to otwarcie połączenia transatlantyckiego i wejście do Klubu Przewoźników Atlantyckich z bardzo dobrymi rezultatami. Obok wyników czysto ekonomicznych miało i ma to duże znaczenie propagandowe, gdyż Polonia w USA niejednokrotnie podkreślała, jakie ma dla niej znaczenie własna, **polska** linia transatlantycka.

Ale powróćmy jeszcze do liczb, gdyż one najlepiej świadczą o tym, że wysiłek całej załogi PLL LOT był w ostatnim pięcioleciu naprawdę duży.

Rzecz najważniejsza — wydajność pracy — w porównaniu z rokiem 1970 wzrosła o 85%! Wydajność w tkm pracy przewozowej na 1 zatrudnionego przybierała w poszczególnych latach następujące wskaźniki (przyjmując 1971 r. za 100%): 1972 — 123%, 1973 — 138,8%, 1974 — 136,2% i 1975 — 161%.

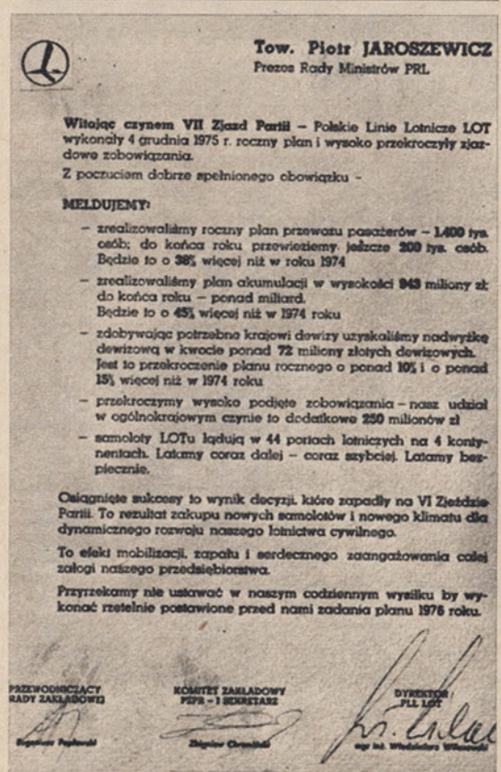
Rosła również średnia odległość przewozów pasażerskich i ładunków. Gdy w 1971 r. wynosiła ona 643 km i 824 km to w 1975 r. osiągnięto odpowiednio: 1028 km (pasażer) — wzrost o 158% i 1220 km (ładunek) — wzrost o 148,1%! Dodajmy jeszcze, że udział przewozów dalekiego zasięgu powinien wzrosnąć z 22% w 1974 roku do 43% w 1980 r. Nastąpiła również poprawa wskaźnika punktualności i regularności lotów rozkładowych i wynajętych, który obecnie osiągnął poziom 97,5%.

Wyniki osiągnięte przez załogę PLL LOT napawają optymizmem i mogą być powodem do dumy. Oczywiście nie oznacza to wcale, że nie można pracować jeszcze lepiej i wydajniej...

Przed całym narodem — nowe zadania. Mówiąc o kierunkach społeczno-gospodarczego rozwoju kraju w przyszłym pięcioleciu, EDWARD GIEREK powiedział z trybuny zjazdowej:

„KONTYNUOWAĆ BĘDZIEMY ROZBUDOWĘ I MODERNIZACJĘ TRANSPORTU LOTNICZEGO, ZWIĘKSZAĆ JEGO UDZIAŁ W PRZEWOZACH KRAJOWYCH I MIĘDZYNARODOWYCH".

Załoga LOTU niejednokrotnie dowiodła, że można na nią liczyć. Inspirowana wskazaniami VII Zjazdu partii wykona nowe, ambitne zadania rzetelnie i z nadwyżką!



Tow. Piotr JAROSZEWICZ
Prezes Rady Ministrów PRL

Witając czynem VII Zjazd Partii – Polskie Linie Lotnicze LOT wykonały 4 grudnia 1975 r. roczny plan i wysoko przekroczyły zjazdowe zobowiązania.

Z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku -

MELDUJEMY:

- zrealizowaliśmy roczny plan przewozu pasażerów – 1.400 tys. osób; do końca roku przewieziemy jeszcze 200 tys. osób. Będzie to o 38% więcej niż w roku 1974
- zrealizowaliśmy plan akumulacji w wysokości 943 miliony zł; do końca roku – ponad miliard. Będzie to o 45% więcej niż w 1974 roku
- zdobywając potrzebną krajowi dewizy uzyskaliśmy nadwyżkę dewizową w kwocie ponad 72 miliony złotych dewizowych. Jest to przekroczenie planu rocznego o ponad 10% i o ponad 15% więcej niż w 1974 roku
- przekroczymy wysoko podjęte zobowiązania – nasz udział w ogólnokrajowym czynie to dodatkowe 250 milionów zł
- samoloty LOTu lądują w 44 portach lotniczych na 4 kontynentach. Latamy coraz dalej – coraz szybciej. Latamy bezpiecznie.

Osiągnięte sukcesy to wynik decyzji, które zapadły na VI Zjeździe Partii. To rezultat zakupu nowych samolotów i nowego klimatu dla dynamicznego rozwoju naszego lotnictwa cywilnego.

To efekt mobilizacji, zapału i serdecznego zaangażowania całej załogi naszego przedsiębiorstwa.

Przyrzekamy nie ustawać w naszym codziennym wysiłku by wykonać rzetelnie postawione przed nami zadania planu 1976 roku.

PRZEWODNICZĄCY RADY ZAKŁADOWEJ — Zygmunt Popławski

KOMITET ZAKŁADOWY PZPR – I SEKRETARZ — Zbigniew Chrzański

DYREKTOR PLL LOT — mgr inż. Władysław Wiśniewski

L jak LONDYN

Lotnisko Heathrow to główny port lotniczy Wielkiej Brytanii, zaliczany do europejskich kolosów. Londyn ma wprawdzie jeszcze dwa inne lotniska pasażerskie: Gatwick i Stansted, ale spełniają one zasadniczo inne funkcje. Lotnisko Heathrow położone jest na zachód od Londynu w odległości 25 km od centrum miasta i na pokonanie tej odległości potrzeba co najmniej 30 minut.

Ruch tu olbrzymi o każdej porze dnia i roku. Co chwilę lądują i startują samoloty 72 towarzystw lotniczych, obsługujących cały świat. Wśród nich poczesne miejsce zajmuje LOT. Tradycje naszej tu obecności sięgają roku 1958, kiedy to w kwietniu inaugurowano regularne połączenia na trasie Warszawa — Londyn — Warszawa. Liczba rejsów systematycznie rośnie, by latem 1975 r. dojść do pięciu połączeń tygodniowo (trzy rejsy IŁ-62, dwa — TU-134). Linia eksploatowana jest w poolu z British Airways i współpraca obu towarzystw układa się dobrze.

Ale lotnicze podróże do Wielkiej Brytanii to nie tylko rejsy rozkładowe i nie sam Londyn. Placówka PLL LOT nad Tamizą, kierowana energicznie przez mgr. **Zbigniewa Dąbkowskiego,** rozwija swą handlową aktywność wielokierunkowo. Podstawowym założeniem jest dotarcie do potencjalnego klienta z obszerną i dokładną informacją o celu jego podróży. Właśnie z Londynu pochodzą liczne, starannie drukowane foldery i kolorowe wydawnictwa informacyjne o Polsce. Prowadzona konsekwentnie od szeregu lat szeroka akcja popularyzacji Polski jako kraju docelowego wyjazdów turystycznych daje konkretne i wymierne efekty. Wspólnie z polonijnymi i brytyjskimi biurami podróży przygotowano bardzo bogatą ofertę turystyczną na wyjazdy do naszego kraju, szczególnie w 1975 roku. W jej wyniku Polska znalazła się w programach takich biur podróży jak Fregata, GAL, Albany, Progressive Tours, VIP Travel, General Tours i Exchange Travel.

Do innych, sprawdzonych i bardzo efektownych form działalności placówki LOTU w Londynie zaliczyć należy organizowanie lub aktywny współudział w Dniach Polskich, wystawach i targach turystycznych. Szczupłość personelu handlowego londyńskiego biura uniemożliwia jednak rozszerzenie tej działalności na takie ważne rejony jak Walia czy Szkocja, gdzie popularyzacja wyjazdów do Polski może również przynieść pomyślne wyniki.

O potencjale rynku brytyjskiego — mimo ciężkiej i skomplikowanej sytuacji gospodarczej i politycznej — świadczą wyniki przewozowe LOTU osiągnięte w roku 1975. Ogółem przewozy pasażerskie (łącznie ok. 500 rejsów!) przekroczyły 21000 osób, co oznacza

wzrost w porównaniu do poprzedniego okresu o ponad 25% (przewozy na trasie Londyn — Warszawa wzrosły natomiast o ok. 40%).

Równolegle z rozwojem przewozów rejsowych, doprowadzono do poważnego wzrostu lotów charterowych. Tylko w sezonie letnim 1975 wykonano 130 takich lotów. Podkreślenia wymaga fakt, że spora część tych lotów odbyła się z lotnisk następujących miast angielskich: Birmingham, Manchester, Newcastle, Glasgow i Teeside. Również w Polsce punktem przeznaczenia była nie tylko Warszawa, ale przede wszystkim Kraków oraz Gdańsk. Wykonano także sporo lotów tranzytowych do ZSRR (Moskwa, Leningrad i Kijów).

Na okres zimy 1975/76 potwierdzono już 49 rejsów charterowych. Część z nich jest zresztą partią całorocznej operacji Londyn — Kraków — Londyn 2 razy w tygodniu (pobyty weekendowe i 7-dniowe w Zakopanem lub Krakowie). Niektóre biura podróży dokonały już rezerwacji miejsc w polskich samolotach na lato 1976 r. Obok przewozów pasażerskich, placówka londyńska osiąga również bardzo dobre wyniki w przewozach towarowych. Rozważana jest nawet możliwość uruchomienia linii frachtowej.

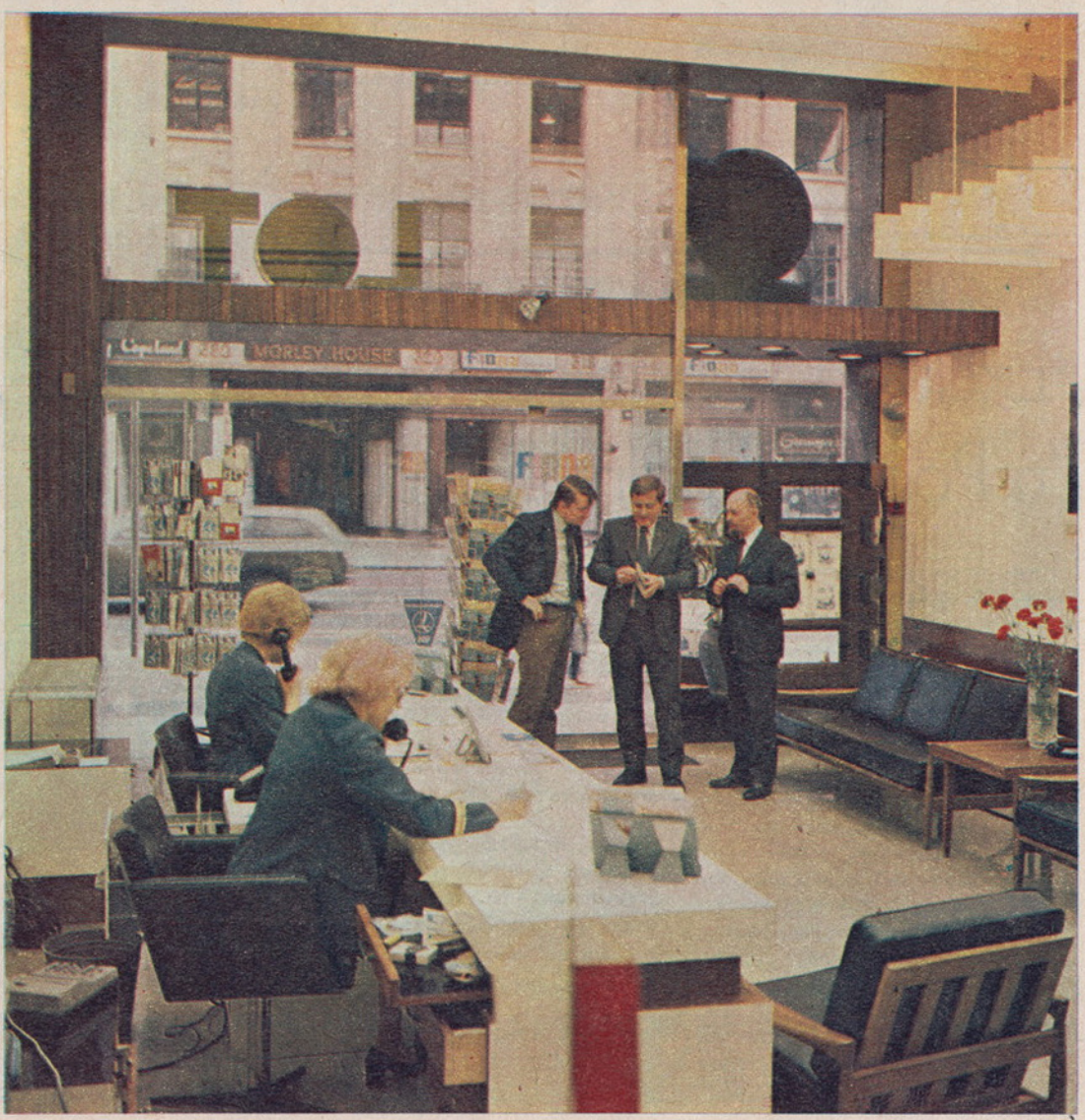
Należy oczekiwać, że systematyczna rozbudowa bazy hotelowej w Polsce pozwoli na dalszy wzrost przyjazdów zagranicznych turystów do naszego kraju. Nie bez znaczenia dla tych przyjazdów z Wielkiej Brytanii będzie miało utworzenie polskiego biura podróży w Londynie. Dotąd ORBIS ma tutaj tylko Ośrodek Informacji Turystycznej, dzieląc wspólny lokal z biurem LOTU w samym centrum miasta przy Regent Street 313.

To bardzo ważny punkt na polskiej mapie Londynu. Organizowane tutaj i starannie przygotowane spotkania i pokazy filmów cieszą się zawsze wielkim powodzeniem. Dowodzą one także, że szeroko pojęte działania typu public relations budzą zawsze i wszędzie spore zainteresowanie.

Dobre wyniki pracy londyńskiej placówki PLL LOT są dziełem wyjątkowo zaangażowanego i doświadczonego zespołu. Osiągnięcia, jakie stały się ich udziałem szczególnie w roku minionym, to przede wszystkim rezultat doskonałego rozeznania rynku oraz wielokierunkowego i — co najważniejsze — nieszablonowego działania handlowego. Są w Londynie doskonale znani i lubiani przez wszystkich kontrahentów polskiego przewoźnika lotniczego. Londyński personel LOTU często wraz z szefem powtarza, że o ich aktualnych wynikach decyduje bezpośrednio praca... w okresie poprzedzającym sezon. I nie ma w tym żadnego paradoksu, gdyż dobrze pracować należy zawsze. Tak właśnie jak w Londynie!

JACEK BARCICKI

Biuro PLL LOT — ważny punkt na polskiej mapie Londynu (powyżej). Poniżej: Pracownicy LOTU w swoim biurze przy Regent Street. Stoją od lewej: mgr B. Kielak, kierownik placówki — mgr Z. Dąbkowski oraz inż. B. Piątkowski.



Dworzec Centralny PKP w Warszawie już pracuje i jest dzisiaj żyjącym elementem stołecznego krajobrazu. Wszyscy go podziwiają i cieszą się zarówno jego wyglądem, jak funkcjonalnością. Może jeszcze liczba zwiedzających przewyższa liczbę podróżnych, ale każdy znajduje tu coś interesującego dla siebie. Budowniczowie mają oczywiście największy powód do dumy, o czym zresztą świadczyły najwyższe odznaczenia państwowe. Ale skromny współudział w powstaniu dworca mają także załogi warszawskich zakładów pracy. Nie brakło wśród nich i ludzi PLL LOT, którzy na kilka dni przed jego oddaniem do normalnej eksploatacji też tutaj pracowali. Przedstawiciele różnych działów przedsiębiorstwa (na czele z dyrekcją) w liczbie 200 osób wykonywali różne prace prządkowe w sobotnie popołudnie. Zadania postawione przez gospodarzy ekipa LOTU wykonała szybko i staranmie. Na zakończenie — zrobiono oczywiście pamiątkowe zdjęcie.

LOT jest częstym gościem na radiowej i telewizyjnej antenie. Tym razem aktorzy i twórcy popularnego „Podwieczorku przy mikrofonie" spotkali się przy kawie i piosence z piękniejszą częścią załogi PLL LOT. Tym wszystkim, którzy program słyszeli, prezentujemy dzisiaj zdjęcie znakomitych aktorów I. Kwiatkowskiej i W. Glińskiego.

•

Szwedzi interesują się Polską coraz bardziej. Przed nowym sezonem zjechali do Warszawy na rekonesans przedstawiciele najpoważniejszych szwedzkich biur podróży. Specjalna trasa podróży zorganizowana przez PLL LOT wspólnie z SAS i Orbisem obejmowała zwiedzanie Warszawy, Krakowa, Wieliczki i Zakopanego.

de Volkskrant van ZATERDAG 29 NOVEMBER 1975

ZIMERMAN IN VREDESPALEIS

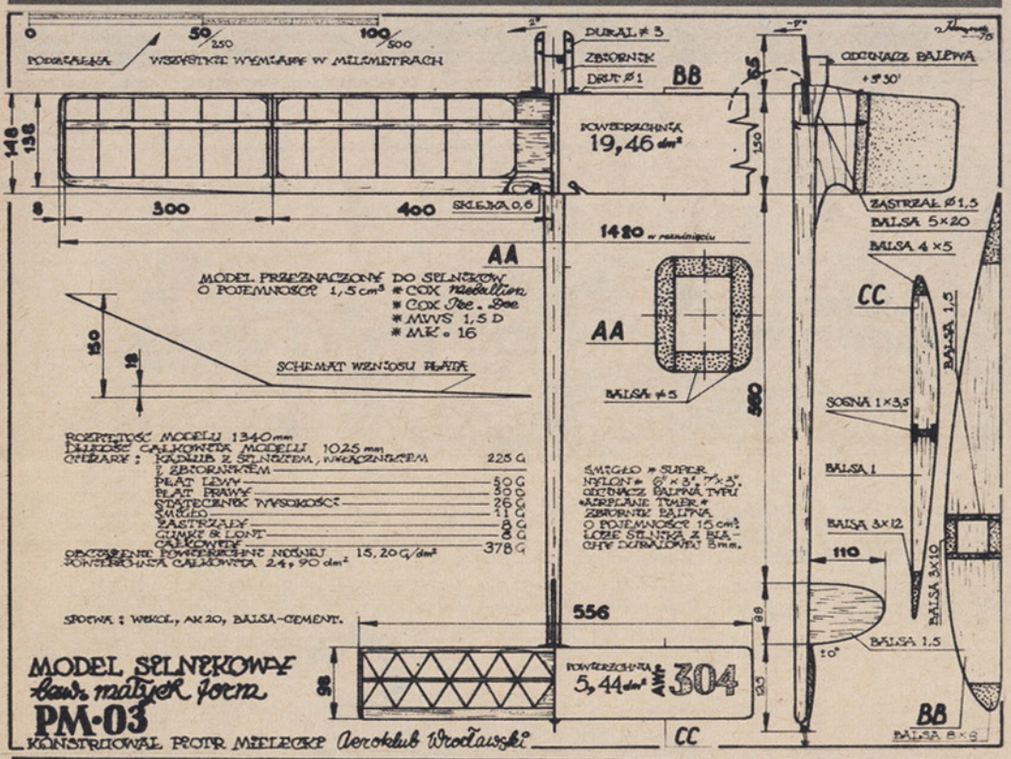
Exclusief voor diplomaten: 'n Pools Chopin-fenomeen

Kiedy w poprzednim numerze pisaliśmy o K. Zimermanie jako zwolenniku lotniczych podróży — nie spodziewaliśmy się, że wkrótce będzie on gościem na pokładzie samolotu PLL LOT. Prezydent Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, głównego organu sądowego ONZ, prof. Manfred Lachs na specjalny koncert z okazji 30-lecia Trybunału zaprosił laureata ostatniego IX Konkursu Chopinowskiego. Koncert odbył się 27 listopada 1975 r. w Pałacu Pokoju — siedzibie MTS w Hadze. Przybyło nań wielu znakomitych gości.

Koncert młodego pianisty spotkał się z bardzo gorącym przyjęciem. Pisała o nim sporo prasa holenderska, a wiele listów z gratulacjami otrzymał prof. Lachs. Była to więc wyjątkowo udana propaganda Polski i jej sztuki w Kraju Tulipanów. Kristian Zimerman wraz z towarzyszącym mu profesorem A. Jasińskim został przyjęty przez reprezentanta LOTU w Amsterdamie — J. Żmigrodzkiego. Pierwsza lotnicza podróż zwycięzcy IX Konkursu właśnie na pokładzie LOTU sprawiła załodze polskiego odrzutowca prawdziwą przyjemność, co zresztą doskonale widać na naszym zdjęciu. Dodajmy, że laureat, mimo iż musiał dawać autografy, był bardzo zadowolony!

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Grójecka 17, pokój 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, J. Michalski, J. Pęgiel i M. Staszek.

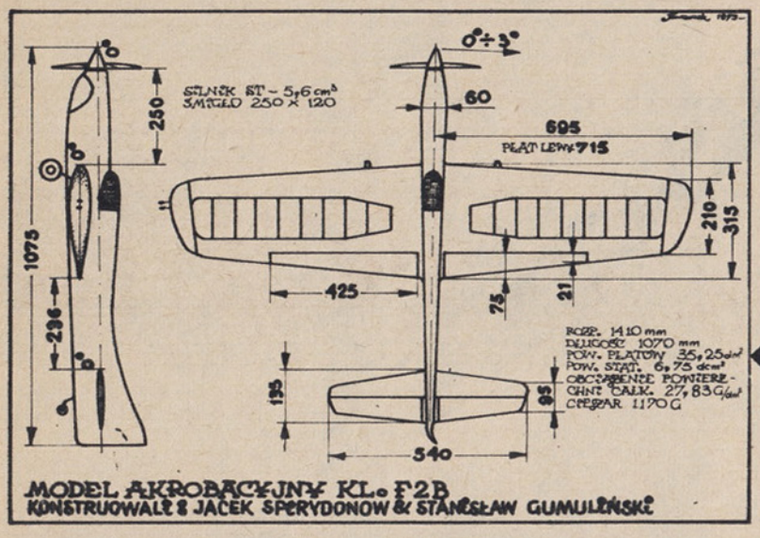
CO BUDUJĄ MODELARZE



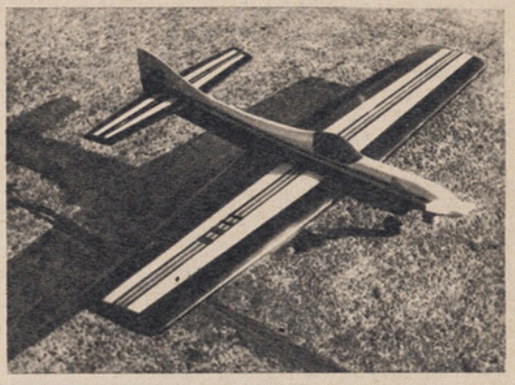
MAŁE FORMY

W konkurencjach modeli latających tak zwanych małych form przodują konstruktorzy wrocławscy. Oto jeden z bardzo starannie opracowanych modeli z napędem mechanicznym, dzieło Piotra Mieleckiego (na zdjęciu obok). Podzespoły konstrukcji podano na rysunku. Przy okazji warto dodać, iż na terenie podległym Aeroklubowi Wrocławskiemu działa 26 kół lotniczych, a Sekcja Modelarska skupia 783 modelarzy. W roku ubiegłym odznakę młodzika uzyskało 342 najmłodszych lotników AWr.

Zdjęcia: J. Spirydonow (2)



SAMOLOT AKROBACYJNY NA UWIĘZI (KLASA F2B)



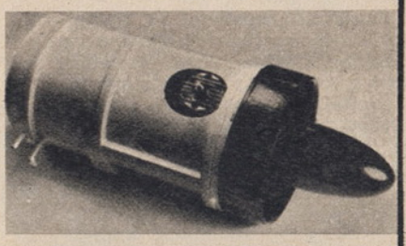
JAK PRZELECIEĆ NAD KANAŁEM LA MANCHE?

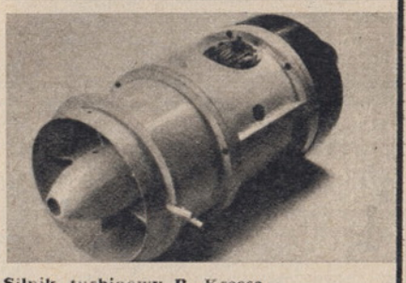
Zadanie niezwykle łatwe jeśli będziemy posługiwać się dowolnie wybranym statkiem powietrznym. Ale sprawa jest bardziej skomplikowana, jeśli zechcemy, aby nad Kanałem przeleciał model statku powietrznego. Od czasu kiedy blisko 70 lat temu Francuz Bleriot dokonał tego wyczynu na swym samolocie, Kanał La Manche jest wykorzystywany przez sportowców, a więc pływaków, żeglarzy, pilotów balonowych, pilotów lotni i innych ludzi, którzy zawsze pragnęli i pragną udowodnić swoje męstwo czy pomysłowość. Ostatnio na listę zdobywców Kanału wpisali się modelarze. Dwa lata temu z Wielkiej Brytanii do Francji przeleciał zdalnie kierowany model śmigłowca, a w roku ubiegłym trasę z Touquet (Francja) do Lydd (W. Brytania) przeleciał wielki model Spitfire IX (w skali 1:4) w barwach RAF z lat 1942/43. Model zdalnie kierowany (z pokładu śmigłowca) pokonał odległość 72 km lecąc na wysokości 300 m z prędkością 48 km/h. Rozpiętość skrzydeł 3,30 m, masa — 18 kg, podwozie chowane elektrycznie, średnica śmigła — 522 mm.

Zdjęcie: „Modele Magazine"

SILNIKI

Modelarze ciągle poszukują nowych, doskonalszych źródeł napędu do swoich miniaturowych samolotów. Niedawno opracowano oryginalną turbinę do napędu modeli redukcyjno-latających, czyli wszędzie tam gdzie chodzi o możliwie małe wymiary silnika. Turbina, której sześć łopat wirnika napędzanych jest silnikiem OS Max-III-15 z zapłonem żarowym ma ciąg ok. 3 kG. Konstruktorem turbiny jest Robert Kress inżynier ze znanych zakładów lotniczych Grummana w USA. Zdaniem Kressa, produkcja masowa turbiny jako przystawki do każdego silnika jest możliwa i opłacalna. Na zdjęciu obok — turbina Kressa.

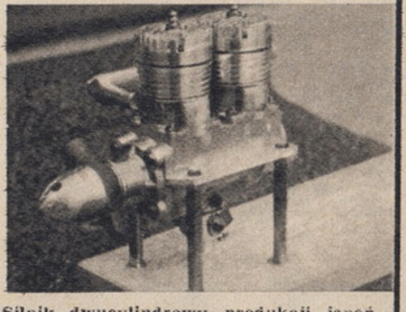




Silnik turbinowy R. Kressa

Drugą oryginalną konstrukcją jest japoński dwucylindrowy silnik „Kamikaze 40" pokazany na zdjęciu poniżej. Silnik ten produkowany jest w niewielkich na razie ilościach. Zapłon żarowy, a pojemność skokowa 2×6,49 m³. Średnica cylindra 16,6 mm, a skok tłoka 15,0 mm. Przeznaczenie: modele na uwięzi i zdalnie kierowane.

Zdjęcia: „Aeromodeller"



Silnik dwucylindrowy produkcji japońskiej

POLSKIE „MUSTANGI IV"

W zagranicznych zakupach CSH znalazły się modele samolotów P-51D „Mustang". Różny prezentują one poziom.

„Mustang" firmy Revell jest bardzo zły. Usuwania błędów w nim zawartych nawet nie warto próbować. Z dwu „Mustangów" firmy Airfix na naszym rynku znalazł się, niestety, ten gorszy. Stosunkowo najlepszy jest „Mustang" firmy Matchbox — w przeciwieństwie do poprzednich, kształty i proporcje modelu są nieomal prawidłowe. Błędne są np. linie podziału blach poszycia, zły mają kształt zbiorniki paliwa, zbyt wąskie są stateczniki i stery poziome. Ale, na szczęście, wszystkie te wady można usunąć, bo bryła samolotu jest w zasadzie prawidłowa, stateczniki poziome zaś można po prostu zamienić na stateczniki „Mustanga" firmy Airfix.

Najmniej zastrzeżeń budzi ten „Mustang" z Airfixa, który jeszcze na nasz rynek nie dotarł. I on ma pewne wady, ale ogólnie jest prawidłowy, a dodatkowo uatrakcyjnia model to, że zbudować można obie odmiany „Mustanga IV" — P-51D i P-51K. Miejmy nadzieję, że CSH będzie pamiętała przy przyszłych zakupach o „Mustangu" z numerem kodowym 02045-9.

Pierwsze „Mustangi IV" dotarły do polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii w kwietniu 1945 r. Otrzymał je dywizjon 303 i użytkował do listopada 1946 r. „Mustangi IV" były też w dywizjonach 309 i 315. Rysunek przedstawia „Mustanga IV" z 303 dywizjonu RF-P, numer KH866 i PD-L, numer KH663.

Budując model „Mustanga" RF-P, warto zwrócić uwagę na małe ekrany przesłaniające pilotowi wyloty rur wydechowych (analogiczne osłony jak te, które stosowano w „Hurricane'ach").

Model należy pomalować następująco:

- Ciemny oliwkowozielonoszary, matowy — grzbiet przodu kadłuba (przy użyciu lakierów Humbrol — mieszanian 1:1 ciemnozielonego „30" i oliwkowo-szarego „66". Numery oznaczają odpowiednią barwę).
- Czarny, matowy — litery znaku dywizjonu i numer samolotu, rury wydechowe, opony kół, łopaty śmigieł, tablica przyrządów („33").
- Ciemnozielony — wnętrze kabiny („30").
- Żółty — końcówki łopat śmigła („24").
- Srebrny (polerowane aluminium) — cały samolot wraz z elementami podwozia („11").

Znaki rozpoznawcze umieszczone jak na rysunku. Wymiary znaków podane zostały w milimetrach dla podziałki 1:72.

A.J.

Mustang IV (dywizjon 303)

KLUB AMATORÓW LOTNI

ZBUDOWALIŚMY LOTNIĘ

Jesteśmy pilotami szybowcowymi Aeroklubu Łódzkiego. Zimą 1974 r. rozpoczęliśmy gromadzenie materiałów na budowę lotni. Bardzo pomogły nam artykuły i plany zamieszczone w „Skrzydlatej Polsce". Do budowy lotni wykorzystaliśmy rury duralowe średnicy 40 × 1,5 mm oraz średnicy 30 × 1,5 mm. Lotnia wykonana jest z 1,5-metrowych skręcanych wzajemnie odcinków rur. Ogromnie ułatwia to transport, zwłaszcza na większe odległości. Do pokrycia wykorzystaliśmy folię tzw. ogrodniczą.

Dane lotni przedstawiają się następująco: rozpiętość — 7,5 m, długość — 5 m, powierzchnia — 20 m², masa własna — 18 kg.

W maju 1975 r. na lotni tej wykonaliśmy szereg lotów na odległość 40—50 m. Stwierdziliśmy poprawne własności lotne. Zmiany wymagało tylko przesunięcie sterownicy do przodu w celu zapewnienia jednakowych jej wychyleń w obie strony. Brak wyższych wzniesień w okolicy Łodzi nie pozwolił na dłuższe loty. Wykonaliśmy także szereg udanych lotów holowanych za motocyklem osiągając max. wysokość (przy długości linki holowniczej 70 m) — ok. 35 do 40 m z odczepieniem i lotem swobodnym. Okazało się, że nasza lotnia zachowuje się poprawnie w locie holowanym i swobodnym.

Jedyną trudnością było odpowiednie ustawienie sterownicy zapewniające niezbędny zapas sterowności zarówno podczas holu, jak i po odczepieniu.

W przyszłym sezonie po zmianie pokrycia na ortalionowe zamierzamy rozpocząć latanie w górach. Myślimy też o budowie nowej, udoskonalonej lotni o powierzchni ok. 25 m².

Łączymy serdeczne pozdrowienia. Zgłaszamy jednocześnie swe kandydatury na członków KAK-u.

Jan i Andrzej Szeszko

CENNA INICJATYWA

Jako entuzjaści i piloci lotni z optymizmem patrzymy na rozwój tej dyscypliny w Polsce. Latają koledzy w górach i nad morzem, w Warszawie, Łodzi, Krakowie, Białymstoku, Bielsku-Białej, jak kraj długi i szeroki. Wszędzie ktoś próbuje oderwać się od ziemi, a główną zasługę w rozbudzaniu tych dążeń ma „Skrzydlata Polska". Mając na uwadze przyszłe spotkanie na szczeblu centralnym konstruktorów-amatorów i miłośników lotni, pragniemy razem z Wami ogłosić ankietę dotyczącą rozwoju tej dziedziny sportu. Mamy zamiar po zebraniu materiałów ankietowych zapoznać z nimi uczestników tego spotkania i Czytelników naszego tygodnika.

W przypadku akceptacji naszej propozycji prosimy o opublikowanie ankiety.

Z lotniczym pozdrowieniem
Kierownik Sekcji Pilotów Lotni
Aeroklubu Bydgoskiego
Krzysztof Kosior

Cenna inicjatywa! Zachęcamy wszystkich miłośników lotni do wzięcia udziału w ankiecie.

Redakcja.

SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH!

NASZA NOWA AKCJA

Komunikat specjalny: Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska", wspólnie z redakcją miesięcznika „Horyzonty Techniki", przygotowuje nową wielką akcję pod hasłem:

SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH — SKRZYDŁA DLA KAŻDEGO!

Jej zadaniem jest spopularyzowanie w Polsce najtańszej formy latania, jaką jest szybowanie na lotniach.

Uważamy, zresztą nie od dziś (pisaliśmy o tym nieraz w „Skrzydlatej"), że lotnie MOGĄ:

- **Spełniać cenną rolę w rozbudzaniu zainteresowań lotniczych**
- **Dawać każdemu szansę wykonania pierwszego kroku lotniczego — poznania smaku powietrza i romantyki latania**
- **Stanowić znakomitą formę aktywnego wypoczynku dla dorosłych i wypełnienia wolnego czasu dla młodzieży, łączącą w sobie elementy sportu, techniki i wielkiej przygody.**

Dziś już wiemy, że lotnie nie tylko mogą, ale i BĘDĄ spełniać swą rolę! Z prawdziwą satysfakcją informujemy wszystkich miłośników lotni, że nasza inicjatywa poparta została z całą życzliwością przez:

- **Ministerstwo Komunikacji — Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego**
- **Ministerstwo Oświaty i Wychowania**
- **Aeroklub PRL**
- **Federację Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej.**

W roku bieżącym zamierzamy zorganizować konkurs na najlepszą konstrukcję polskiej lotni oraz mistrzostwa pilotów lotni.

Szczegóły w numerze 3 „Skrzydlatej Polski"!

ANKIETA DLA AMATORÓW LOTNI

1. Nazwisko, imię lub nazwa sekcji i organizacja, przy której sekcja istnieje.
2. Adres
3. Liczba członków (kobiety, mężczyźni).

Zdjęcie: Jan Szeszko

4. Liczba i rodzaj lotni (już zbudowane lub w budowie).
5. Rok powstania sekcji lub pierwszego startu.
6. Liczba lotów powyżej 1 minuty.
7. Liczba lotów powyżej 5 minut; czas najlepszego lotu i nazwisko pilota.
8. Rodzaj i termin projektowanych imprez lub obozów.
9. Liczba osób posiadających wyszkolenie lotnicze: samolotowe, szybowcowe, spadochronowe (uzupełnienie do punktu 3 ankiety).
10. Dotychczasowy udział w obozach i zlotach (nazwa imprezy, termin, liczba uczestników).
11. Liczba wypadków (zniszczenie sprzętu, urazy pilotów).
12. Inne sprawy dotyczące rozwoju lotni oraz opisy i adresy najlepszych miejsc do latania (należy dołączyć na oddzielnych kartkach).

Ankiety prosimy nadsyłać w terminie dwóch tygodni od chwili ukazania się pod adresem:

AEROKLUB BYDGOSKI
SEKCJA PILOTÓW LOTNI
ul. Biedaszkowo 30
85-157 BYDGOSZCZ
z dopiskiem na kopercie: „Ankieta".

LIST Z WROCŁAWIA

Wielce Szanowna Redakcjo! Nie wiem czy mi wolno, ale: Kochani! okazji 30 i 45-lecia „Skrzydlatej Polski", składam z głębi serca płynące serdeczne życzenia dalszej owocnej i tak potrzebnej społeczeństwu, a szczególnie młodzieży, pracy. Pomyślności! Sto lat!

Tyle słów oficjalnych w moim liście. Od dawna interesuję się Klubem Amatorów-Konstruktorów. Jest to działalność wielce pożyteczna, KAK już wyszedł poza granice kraju, a to dowód bezsporny potrzeby takiej formy działania. Komu to zawdzięczać? Tylko „Skrzydlatej". To, że mogę zrealizować moje marzenia od dzieciństwa o własnych skrzydłach i poczyniłem wiele w tym kierunku, zawdzięczam tylko „Skrzydlatej". Dzięki Klubowi KAK zawarłem bardzo wiele cennych dla mnie znajomości.

A jak to było z tym dzieciństwem. W 1935 r. byłem na kursie modelarskim prowadzonym przez pioniera modelarstwa polskiego Kazimierza Blaszczyńskiego. Kurs ten był zorganizowany na lotnisku szybowcowym Sokola Góra w Kulikowie pod Krzemieńcem. Z jakim uwielbieniem patrzyłem wtedy na panów Kocjana i Grzeszczyka, na kierownika szkoły pana Mikulskiego i na panią Jungę. Głowa była pełna marzeń i planów, niestety — wszystko runęło, a wtedy za mało było lat. Dziś tych lat jest trochę za dużo. 50 — ale tym nie zrażam się.

Na razie buduję lotnię „Seagull-III" i bardzo chciałbym zbudować aparat latający podobny do „Eagle-III" konstrukcji Michaela A. Markowskiego. Byłem na pierwszym ogólnopolskim zlocie pilotów lotni w Bydgoszczy. Niedługo już i ja będę latał na swojej lotni.

Jeżeli Redakcja uzna, że mimo swoich lat nadaję się jeszcze na członka KAK-u prosiłbym bardzo o przyjęcie mnie.

Inż. Alfred Jankowski

Dziękujemy serdecznie za miły list i witamy w gronie członków KAK! (Redakcja).

NOWI CZŁONKOWIE

227. **SZESZKO Jan i Andrzej**, 93-479 Łódź, ul. Nizinna 21. Studenci politechniki. Interesują się lotniami. Już latają.
228. **FLAGA Kazimierz**, 32-600 Oświęcim, ul. W. Balandy 4c/3.
229. **ZIELIŃSKI Leszek**, 68-100 Żagań, ul. Żarska 56 m 2. Lat 16. Uczeń ZSZ. Interesuje się lotniami.
230. **JAGIEŁŁO Janusz**, 90-261 Łódź, ul. Jaracza 21 m. 34. Interesuje się mięśniolotami.
231. **GIGOŃ Jerzy**, 34-400 Nowy Targ, ul. Szaflarska 126A m. 94. Pilot szybowcowy. Interesuje się lotniami. Już buduje.

MINISAMOLOT

Andrzej Chlebowski — Warszawa. Nie mamy na razie bliższych informacji na temat minisamolotu „Whing-Ding II".

LOTNIE

Marek Skorupa — Świdnin, Tadeusz Banaśkiewicz — Jawczyce. Polecamy „SP" ze stycznia 1967 z rysunkami i opisem budowy lotni.

Adam Konstanty (20-455 Lublin, ul. Siemiradzkiego 27) może udostępnić szczegółową dokumentację wykonawczą lotni „Seagull-III".

Zbigniew Sokołowski (50-327 Wrocław, ul. Mieszka I 1 m. 8) może udostępnić szczegółową dokumentację lotni typu „Standard" oraz „Seagull-III", a także poradnik dla konstruktorów lotni (D. Ponter — „Hang Gliding" i przetłumaczoną na język polski amerykańską instrukcję szkolenia pilotów lotni.

Jerzy Kołecki — Pruszków. Dziękujemy za wymianę doświadczeń z budowy i pilotażu lotni. Wykorzystamy je w „SP". Życzymy pomyślnych studiów.

Andrzej Duda — Gliwice. Interesujące wyniki doświadczeń Kolegi w dziedzinie ustatecznienia lotni wykorzystamy w „SP". Dziękujemy!

SPĘTANE SKRZYDŁA

(10)

EUGENIUSZ BANASZCZYK

Segno zapytał o termin pierwszej próby i usłyszał, że ma odbyć się lada dzień. Maszynę uznać można było za wykończoną. Żałował, że nie może poczekać na lot, zająwszy bowiem miejsce pilota i wprawiwszy w ruch stery, zapowiedział lot pewny, byle tylko sprawdził się w powietrzu motor. Ale motory ENV, wyrabiane we Francji na licencji angielskiej, cieszyły się dobrą marką, podobnie jak znakomite francuskie śmigła Chauvier, z których także Zbierański skorzystał. Podziwiał lotnik w szczególności metalową konstrukcję, zbudowaną z rur stalowych, elastycznie z sobą łączonych. Rzadko spotykało się dotąd metalowe samoloty, parał się nimi jedynie Voisin we Francji i zamierzał to uczynić Etrich w Austrii.

W hangarach „Awiaty" znajdowało się już pięć sprowadzonych z Niemiec aparatów, stanowiących niemiecką odmianę „Farmana", nazwaną przez producentów mianem „Aviatic". Były one identyczne jak „Farmany", lecz znacznie od nich cięższe, do czego przyczyniał się wielce inny, bo niemiecki 100-konny silnik typu „Argus". Zakup tych maszyn wywołał liczne obiekcje i Zbierański wyrażał się na ten temat ujemnie, ale szef handlowy „Awiaty", Starzyński, uznał przede wszystkim walory niższej ceny, solidność wykonania i wielką przydatność „Aviaticów" do szkolenia. Bardzo były odporne na uderzenia, a tych podczas nauki należało się spodziewać, podobno także lżej się je pilotowało. W jednym z hangarów stał ponadto wysłużony „Bleriot". Cały ten kram oczekiwał teraz na Segnę i na uczniów.

Umowa warszawskiej „Awiaty" z niemieckimi producentami przewidywała również dostawę części maszyn, z których w Warszawie miano montować aeroplany określane jako „typ wojskowy". Niemcy demonstrowali już jeden z egzemlarzy w Petersburgu i to w nadzwyczajnym pokazie: „Aviatic" latał z pilotem godzinę, a sześć minut aż z trzema pasażerami. Chyba poparcie Petersburga dla oferty niemieckiej zadecydowało ostatecznie o decyzji dyrekcji „Awiaty" na produkowanie „Aviaticów", bowiem w ich przypadku można było liczyć na zamówienia wojskowe, co praktycznie ratowało warszawskie przedsiębiorstwo lotnicze. Dziwiono się tylko, że rosyjskie ministerstwo wojny skierowało uwagę na wyroby niemieckie, choć oficjalny kurs polityczny rządu oscylował coraz wyraźniej ku dalszemu zbliżeniu z Francją. Segno słyszał co prawda plotki, że za kulisami transakcji krył się osławiony generał Kowańko, znany z powiedzenia: „Ja łapówek nie biorę, ale bierze mój sekretarz", ale nikt dokładnie nie wiedział, czy rzecz w korupcji, czy w interwencji żony cara Niemki, czy w końcu w świadomym wyborze z rozsądku. Sekret nie wyszedł poza najwyższe sfery rządowe.

Jak dyrekcja „Awiaty" rozglądała się za szefem szkoły latania i oblatywaczem montowanych maszyn, tak i Zbierański rozglądał się za pilotem do swego aeroplanu. Czas próby nadchodził, sam konstruktor nie czuł się na siłach, aby zadanie takie wykonywać, finał prób Kozłowskiego ostrzegał wystarczająco ewentualnego naśladowcę. W najbliższym otoczeniu nie widział nikogo, a i nikogo na razie nie dostrzegał na horyzoncie może prócz Segny, który miał powrócić do Warszawy. Supniewskiego w ogóle nie brał pod uwagę, wolałby już pilotować osobiście. Obiło mu się co prawda o uszy, że w Wilnie i Białymstoku popisywali się ostatnio polscy lotnicy Scipio del Campo i Haber-Włyński, którzy przybyli ze szkół francuskich, nie wiadomo było jednak zupełnie, co zamierzają oni robić i dokąd wreszcie po tych pokazach udadzą się, nikt zaś nie zapowiadał, aby do Warszawy mieli przybyć.

Ostatecznie na naziemne próby kołowania, a takie musiały nastąpić przed wzlotami, poważyć mógł się sam i tak czynić postanowił, uzyskawszy milczącą zgodę Cywińskiego. Pomocników do wytoczenia maszyny i drobnych czynności na lotnisku należało się spodziewać w nader chętnych do tego młodych uczniach gimnazjalnych, którzy od paru tygodni coraz częściej zaglądali do hangaru, napraszając się ze swym wsparciem. Najbardziej gorliwymi z nich byli entuzjaści latania i budowniczowie szybowców, stali klienci Deklera: Jędrzejewicz, Miłobędzki i Sznuk. Ci dopiero nie mogli doczekać się startu, a swych marzeń o locie, niechby w roli pasażerów, nie taili. Przypominali konstruktorowi chłopaków, którzy potrafili godzinami całymi pchać belki ręcznej karuzeli, aby móc się na niej w zapłatę przejechać. Dwupłatowiec Zbierańskiego czynił na nich wrażenie niebywałe, choć zdążyli się już napatrzeć na aeroplany, lecz ten przecież powstawał nieledwie na ich oczach, wart był też szczególnego nabożeństwa.

Przyspieszone we wrześniu prace przy konstrukcji nie pozwoliły Zbierańskiemu na wyjazd do Lwowa, gdzie odbywała się wielka wystawa lotnicza, a w czasie jej trwania zjazd techników polskich z trzech zaborów. Powracając z hangaru do domu wstępował jednak, gdy mniejsze odczuwał zmęczenie, do „Aero-Office" Deklera, który dysponował zawsze czasopismami z nowinkami awiacyjnymi, a i wiadomościami własnymi. U niego właśnie mógł przeczytać: „Rychlej niż można było sądzić, dopięła swego celu garść szermierzy — zapaleńców, którzy w szlachetnym turnieju ludzkiego ducha o podbój atmosfery pragną widzieć obecną także polską wynalazczość i polską prasę... szukamy przede wszystkim polskich twórców na polu awiatyki. Nie brak ich. Nasza wiedza techniczna i pomysłowość pragną współzawodniczyć ze wspaniałymi rezultatami wiedzy i pomysłowości obcej. Idziemy jeszcze na szarym końcu, ale jesteśmy już obecni, zaczynamy wnosić pozytywne wartości do ogólnoludzkich wysiłków".

— Piękne słowa — odezwał się Zbierański — tylko że to nasze współzawodniczenie z obcymi bardzo trudno nam idzie, panie inżynierze, czasami jak po grudzie.

Dekler pokiwał głową.

— Chcieliśmy posłać na wystawę sporo materiału, mówiono w Kole Awiatorów nawet o pańskiej maszynie, lecz niech pan sobie wyobrazi, że Austriacy zgodzili się tylko na jeden model pana Owsianego z naszego miasta. Podobnie z pokazami. Mieli wystąpić polscy awiatorzy, a tymczasem do Lwowa zawitali Reim i Sablatnig z Wiednia. Pozostają nam rzeczywiście piękne słowa i mozół w pojedynkę, a jak się taki kończy, wiadomo. Spróbuj pan zajrzeć do rezolucji zjazdu techników, drukuje ją „Świat". Oto taka treść: „Zjazd uważa pracę nad rozwojem lotnictwa w Polsce za doniosłą sprawę postępu kulturalnego i poleca usilnie wszystkim technikom polskim, by słowem, piórem i praktyczną działalnością starali się o żywe zainteresowanie ogółu dla spraw lotnictwa i o uzyskanie środków materialnych dla praktycznej propagandy". Otóż to: środki materialne! Ale skąd je wziąć? Dadzą coś na ten cel obcy przemysłowcy łódzcy, a i warszawscy? Śmiej się pan! Dadzą panowie właściciele ziemscy? — Śmiej się pan podwójnie. Da rząd obcy? Tu już i śmiać się odechciewa.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

CZEKAMY NA DOBRE FILMY

Rok ubiegły był bardzo owocny dla książki lotniczej. Na ten temat pisałem w numerze poprzednim. Dla filmu lotniczego natomiast okazał się on niepomyślny. Na ekranach naszych kin obejrzeliśmy właściwie dwa filmy, obydwa produkcji radzieckiej.

Jeden z nich pt. „W drodze na Kasjopeję" był pierwszą częścią przygodowej opowieści Riczarda Wiktorowa o wyprawie kosmicznej grupy nastolatków. Przy tej okazji warto przypomnieć, że realizacja drugiej części tej opowieści pt. „Młodzi we wszechświecie" została zakończona. Niewykluczone, że jeszcze w tym roku zobaczymy ją na dużym ekranie. Film drugi, którego wyświetlanie w kinach rozpoczęto pod koniec roku ubiegłego nosi tytuł „Troje ze skrzydlatego pułku". Scenariusz tego filmu osnuto na motywach powieści lotniczek radzieckich Tamary Kożewnikowej i Mariny Popowicz.

Nasi filmowcy nadal mało odważnie podejmują tematykę lotniczą. Wydaje mi się, że mimo wszystko może ona zadowolić nawet wybrednego reżysera i operatora, choćby ze względu na ogromne walory wizualne i wychowawcze. Szkoda, że w tej dziedzinie nie mamy większych osiągnięć.

Dysponujemy dobrym lotnictwem, mamy wiele dobrych książek lotniczych, na motywach których można zrealizować niejeden wartościowy film, mamy wreszcie wielu znakomitych pilotów, których biografie obfitujące w przygody mogą być z powodzeniem tłem do napisania ciekawego scenariusza oraz nakręcenia udanego filmu.

Entuzjaści lotnictwa narzekają na brak filmów o tematyce lotniczej. Piszą zresztą niejednokrotnie o tym w listach do naszej redakcji. Trzeba przyznać, iż mają rację.

Czy jest jakaś rada? Jeśli nie chcemy lub nie umiemy produkować dobrych filmów lotniczych — w co osobiście nie wierzę — to po prostu sprawdzajmy filmy lotnicze z zagranicy. Filmów o tej tematyce produkuje się dość dużo na świecie. Należą one w większości przypadków do bardzo kasowych. Na ogół realizuje się je w oparciu o scenariusze oryginalne, względnie na motywach popularnych powieści lub wspomnień lotniczych. Oprócz wojennych i biograficznych, nakręcono wiele filmów o tematyce współczesnego lotnictwa zarówno cywilnego, jak i wojskowego.

Jeśli już sprowadzamy filmy dotyczące napadów gangsterskich, mafii, gangów i tym podobne, to można by z powodzeniem zakupić filmy o tematyce lotniczej, prezentujące sławne przeloty, pracę pilotów doświadczalnych, mało znane epizody lotnicze z minionej wojny, biografie pionierów lotnictwa itp. Jak wiemy nie od dzisiaj, idee lotnictwa i samo lotnictwo są w naszym społeczeństwie bardzo żywe i popularne.

Do tej pory — jak mi wiadomo — Zarząd Krajowy Klubu Twórców Lotniczych z siedzibą we Wrocławiu nie zainicjował spotkania warsztatowego z naszymi filmowcami, którego tematem byłyby propozycje przygotowania kilku scenariuszy. Może z taką inicjatywą wystąpi Oddział Warszawski KTL?

obserwator

Zbierański wspomniał o Stanisławie Lubomirskim jako o zupełnym wyjątku wśród polskich arystokratów i w ogóle ludzi majętnych.

— Patrzeć wszelako tylko, jak jego plenipotenci zmarnują wszystko, to jest jedna klika, pracująca dla własnych kieszeni, nic więcej. Cóż pozostaje nam czynić? Pracować jednak, pracować dla innej przyszłości. Nie słyszał pan, czy w Galicji dokonano polskich wzlotów?

— Jeszcze się na to nie zanosi, może przyszły rok coś przyniesie. Ale i tak, co wartościowe będzie, zabierze Wiedeń. W Galicji formy tylko inne, ale reszta jak tu u nas. Niech pan zechce zauważyć taki fakt. Grzegorz Piotrowski, nasz rodak i warszawiak, tyle że w rosyjskim mundurze, zdobył rekord świata w przelocie nadmorskim z Petersburga do twierdzy kronsztadzkiej. Sam Bleriot przesłał mu telegram z gratulacjami. A petersburska prasa trąbi na cały świat, że Piotrowski to Rosjanin. Kiedy wszakże tenże Piotrowski bronił przed sądem rosyjskich marynarzy rewolucjonistów w 1906 roku, ta sama prasa trąbiła, że jest nieprawomyślnym Polakiem, co mu naturalnie w awansie nie pomogło. Masz pan oto całą carską sprawiedliwość i rządowy szacunek dla faktów. Wie pan, ja socjaldemokratą nie byłem i nie jestem, ale czasami myślę, że jak jakiś wielki przewrót tego wszystkiego, co się dzieje, nie zmieni, marne będzie nasze życie, a o jakimś postępie rzeczywistym co najwyżej pogadamy między sobą, a i to po cichu, bo Ochranie za Stołypina także czułe uszy urosły, że jeżeli w nocy wystęka pan coś nieprawomyślnego przez sen, to rano jesteś pan już na Pawiaku.

— Niech ich diabli! — Zbierański odłożył gazety. — Dzieje się wiele i w Rosji i w świecie. Ja w każdym razie dobijam do swojej mety jako „twórca polskiej awiatyki" według słów prasy.

— Kończy pan maszynę? Dobrze wiedzieć! — ucieszył się Dekler. — Kiedy poleci?

— Może już jutro...

VI. PIERWSZY POLSKI LOT NAD WARSZAWĄ

Cywiński zrezygnował któregoś ranka. Zadecydował chyba wypadek, który nastąpił podczas próby.

Pilot winił mechanika, mechanik pilota. Powstał znów tradycyjny już spór, choć lotnictwo ledwie się narodziło. Zaangażowany do obsługi maszyny mechanik Sławorosow, aczkolwiek pojętny wielce, miał według Zbierańskiego pomylić kable od magneta, co wywołało iskrę i w konsekwencji mały pożar. Według Sławorosowa, który, mając matkę Polkę, po polsku mówił doskonale, winę ponosił Zbierański, który — usłyszawszy że silnik naraz przerywa — zabrał się do regulowania dopływu benzyny i po prostu ją rozlał, a to wystarczyła, aby podpalić dolny płat i uszkodzić silnik. Tak więc nieoficjalna próba maszyny, którą Zbierański w swym uporze postanowił przeprowadzić sam, nikogo na nią na szczęście nie zapraszając, zakończyła się fiaskiem.

Cywiński odradzał Zbierańskiemu pilotowanie maszyny, lękając się po prostu, że w rękach niedouczonego awiatora może się stać w oka mgnieniu kupą szmelcu. Cywiński nie ukrywał, że zależy mu przede wszystkim na dochodach z projektowanych pokazów i z tą myślą lokował w samolot pieniądze, ojcowskie zresztą. Ale Zbierański nie chciał oczekiwać na kogoś, kto się napatoczy, gdy maszyna osiągnie gotowość do lotu.

Zaczynę od rolowania — oświadczył uspakajająco. — Na ziemi nie stanie się nic a wypróbujemy za to układ napędowy i stery. Pan też popróbuje — zachęcał wspólnika.

Zbierański zaczął tedy „rolować" po lotnisku, które było po prostu rozległym polem, obramowanym z jednej strony parkanem placu wyścigowego, a z dwóch stron rzadkimi zabudowaniami wzdłuż ulic Filtrowej i Rakowieckiej. Pozostawała jeszcze gładka przestrzeń rozprzestrzeniająca się hen, ku przedmieściom Ochoty i Mokotowa, nawiedzana stale przez ćwiczące oddziały wojskowe.

Te próby naziemne wypadały nad wyraz pomyślnie w porównaniu z tym, co Zbierański przeżył na „Bleriocie". Silnik sprawował się dobrze, usterzenie działało prawidłowo i utrzymanie kierunku oraz wykonanie zwrotów przebiegało bez najmniejszych zastrzeżeń. Cywiński, który do tych lekcji odniósł się z rezerwą, potem rozsmakował się w nich i niemal uznawał się za lotnika, przynajmniej poza lotniskiem, gdy znalazł się w jakimś towarzystwie. A Zbierański ani się spostrzegł, jak bakcyl latania, wytrzebiony uprzednio przez narowistego „Bleriota", znów w nim odżył i zdaje się to właśnie zaważyło, że „nieoficjalna próba" zakończyła się na powietrznym skoku raczej niż na locie.

Szkody nie były wielkie, niemniej należało znów popracować, aby je gruntownie usunąć. Czego się zaś Zbierański tym razem nauczył, to tego, że bez wykwalifikowanego pilota nie poradzi sobie, chyba iż sam takim zostanie. Z niecierpliwością więc oczekiwał powrotu Segny z Petersburga i otwarcia szkoły „Awiaty", gdyż postanowił zdecydowanie tę szansę wykorzystać. Dyrektorzy „Awiaty" wyliczyli już koszty szkolenia: 450 rubli i każdorazowo oddzielna opłata za uszkodzenia. Namawiał Cywińskiego, aby i on zapisał się na kurs, który miał trwać niedługo, do ośmiu tygodni, ale ten odmówił. W ogóle wspólnik od jakiegoś czasu zmienił się, jego początkowy entuzjazm uleciał zupełnie, rzadko się odzywał, aż nadeszła chwila, gdy oznajmił o rezygnacji.

— Zostawiasz mnie pan samego — z wyrzutem powiedział Zbierański. — Co gorsza, nie będę mógł pana szybko spłacić...

— Poczekam, dam sobie jakoś radę, a ojciec dzięki Bogu, zdrów... Zwróci pan mój wkład na raty, od listopada...

— Od stycznia, jeżeli pan łaskaw. Na szkołę muszę wpłacić, i niezwłocznie co najmniej 100 rubli. Dzisiaj taka suma dla mnie jest prawie majątkiem...

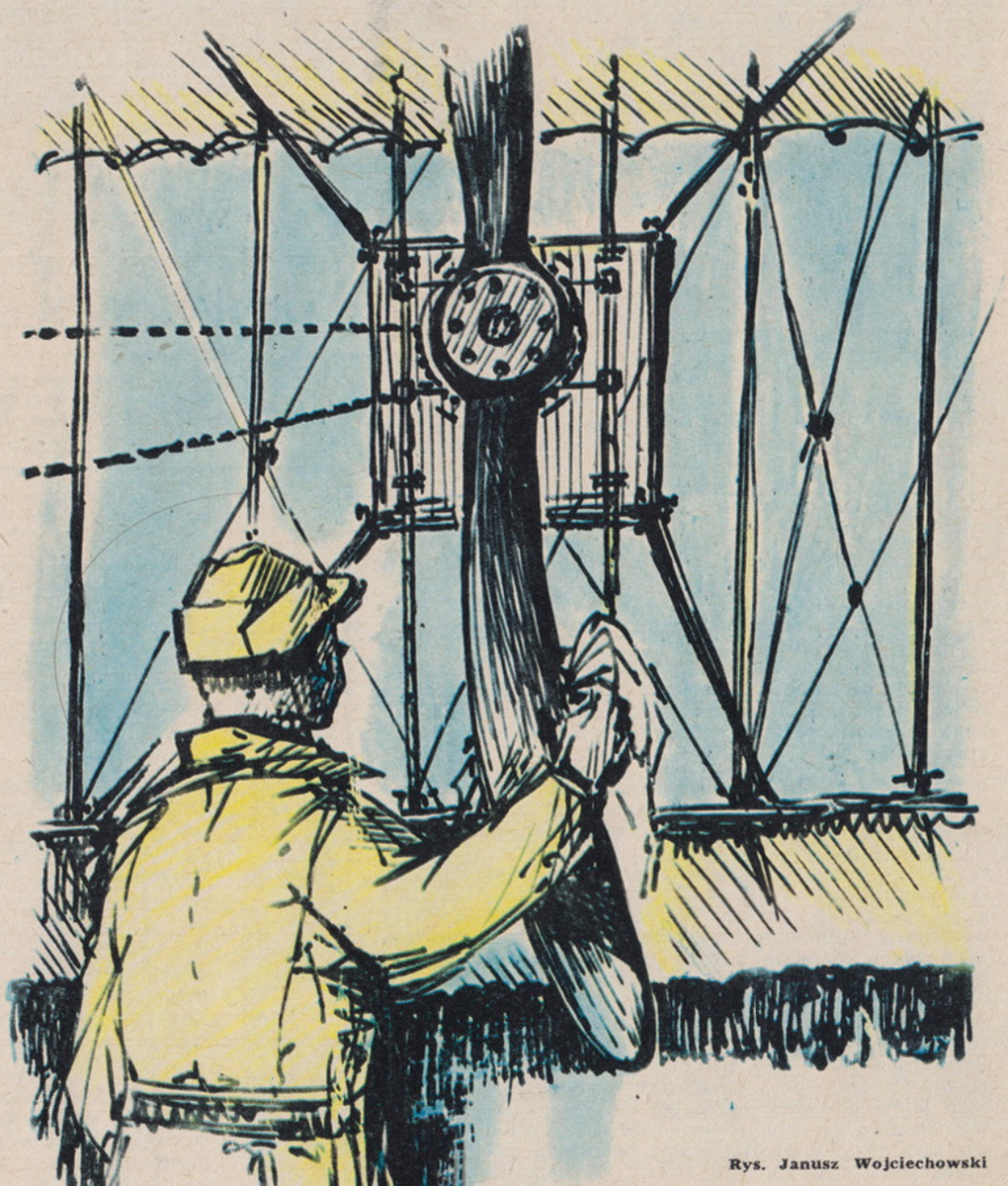
Cywiński zgodził się, wyglądał teraz, jak gdyby spadł mu z serca jakiś ciężar. Na rozstanie Zbierański rzekł do niego:

— Myślę, panie kolego, że do latania pan jednak kiedyś powrócisz. Kto raz z awiacją zaczął, tego ciągnie do niej.

Nie spodziewał się nawet, że te słowa sprawdzą się. Po latach, już w niepodległej Polsce, Cywiński zabrał się do konstruowania samolotów i to z dobrym skutkiem.

Wbrew przewidywaniom Lubomirskiego i Supniewskiego do szkoły „Awiaty" nie zgłosiło się wielu chętnych. Odstraszały zapewne wysokie opłaty. Henryk Segno wziął z Supniewskim udział w pokazie lotniczym w Sosnowcu, z którego dochód szedł na Polską Macierz Szkolną, nielegalną pod berłem cara organizacją, opiekującą się polską oświatą powszechną. Pokaz zresztą zakończył się fatalnie: Supniewski rozbił „Awiatica", którego „Awiata" oddała do dyspozycji Segnie ze względu na szlachetny cel imprezy. Powróciwszy z Zagłębia, Segno chciał czym prędzej wziąć się do pracy, nim jednak zebrała się pierwsza grupka uczniów, gotowych do elementarnych zajęć teoretycznych, minęło ładnych parę dni. Wreszcie Zbierański mógł jako uczeń ujrzeć swych nowych kolegów. Znalazło się na Mokotowskim Polu towarzystwo dość barwne.

Listopad nie sprzyjał zajęciom na powietrzu, niemniej Segno potrafił zgromadzić swych uczniów na lotnisku, gdy tylko trafił się jakiś pogodny dzień, a przybywać mieli jak najwcześniej, póki panował w powietrzu spokój. Instruktor postępował ostrożnie. Najpierw kołował z uczniem po lotnisku, dając mu wskazówki, potem uczeń próbował kołować sam do skutku. Gdy już oswoił się z maszyną, Segno wywoził adepta na krótko w powietrze w charakterze pasażera, pilnie



Rys. Janusz Wojciechowski

obserwując jego zachowanie. W pozytywnym przypadku uczeń przesiadał się na miejsce pilota i niemal wiedziony za rękę usiłował prowadzić samolot. Młodzi ludzie ulegali nerwom, bądź wpadali w uniesienie, gdy ziemia oddalała się od nich, bywało więc, że nauczyciel musiał używać siły, aby opanować stery. Groźniejsze wypadki nie zdarzały się jednak, raz tylko Sławorosow, który także dokooptował do gromadki, zadarł maszynę zbyt gwałtownie, co skończyło się kraksą.

Gorzej przedstawiała się sprawa z samodzielnymi już lotami, podczas których niejeden usiłował brawurować, czując się władcą przestworzy. Tak było z Krachowieckim, który uparł się, aby wystartować przy dość porywistym wietrze. Wzleciawszy, skierował się wprost ku Politechnice przy Nowowiejskiej, a tam dopiero zaczęło rzucać „Awiatikiem" tak, że porucznik czym prędzej zawrócił. Lecąc nisko, zawadził na polu wyścigów konnych o stóg siana i uderzył o ziemię. Podwozie poszło w diabły. Segno szybko znalazł się na miejscu i skląt Krachowskiego straszliwie. Porucznik przez parę dni nie pojawiał się na lotnisku rzekomo z powodu szoku, w rzeczywistości zląkł się nowej ewentualnej serii wymyślań instruktora. W ogóle jednak młody oficer zachowywał się dzielnie i chyba latał najlepiej ze wszystkich.

(CDN)

SAMOLOT BOMBOWY FAIREY „BATTLE"

Wszystkie polskie dywizjony bombowe (300, 301, 304, 305), w pierwszym okresie działalności: lipiec—listopad 1940 r. otrzymały przestarzałe już wtedy, jednosilnikowe lekkie bombowce Fairey „Battle" (po 16 samolotów). 14 września 1940 r. dywizjony 300 i 301 wykonały pierwszy lot bojowy na bombardowanie portu Boulogne bez strat własnych. Do końca października 1940 r. wykonywano loty bojowe na bombardowanie portów nad Kanałem La Manche (gdzie były zgromadzone hitlerowskie barki i okręty inwazyjne). Po tym terminie Fairey „Battle" zostały wycofane z lotów bojowych.

W 1933 r. określono w W. Brytanii warunki, jakim winien odpowiadać nowoczesny, lekki bombowiec. Na tej podstawie zaprojektowano w zakładach Fairey jednopłatowiec „Battle", który odbył pierwszy lot 10 marca 1936 r. Po próbach odbytych w tymże roku samolot skierowano do produkcji seryjnej. Pierwszy lot samolotu seryjnego odbył się na początku 1937 r. Produkcja trwała w zakładach Fairey oraz (później) w zakładach Austin Motors do września 1940 r. Wykonano w sumie 2 185 samolotów „Battle" (bombowych, szkolnych i holowniczych).

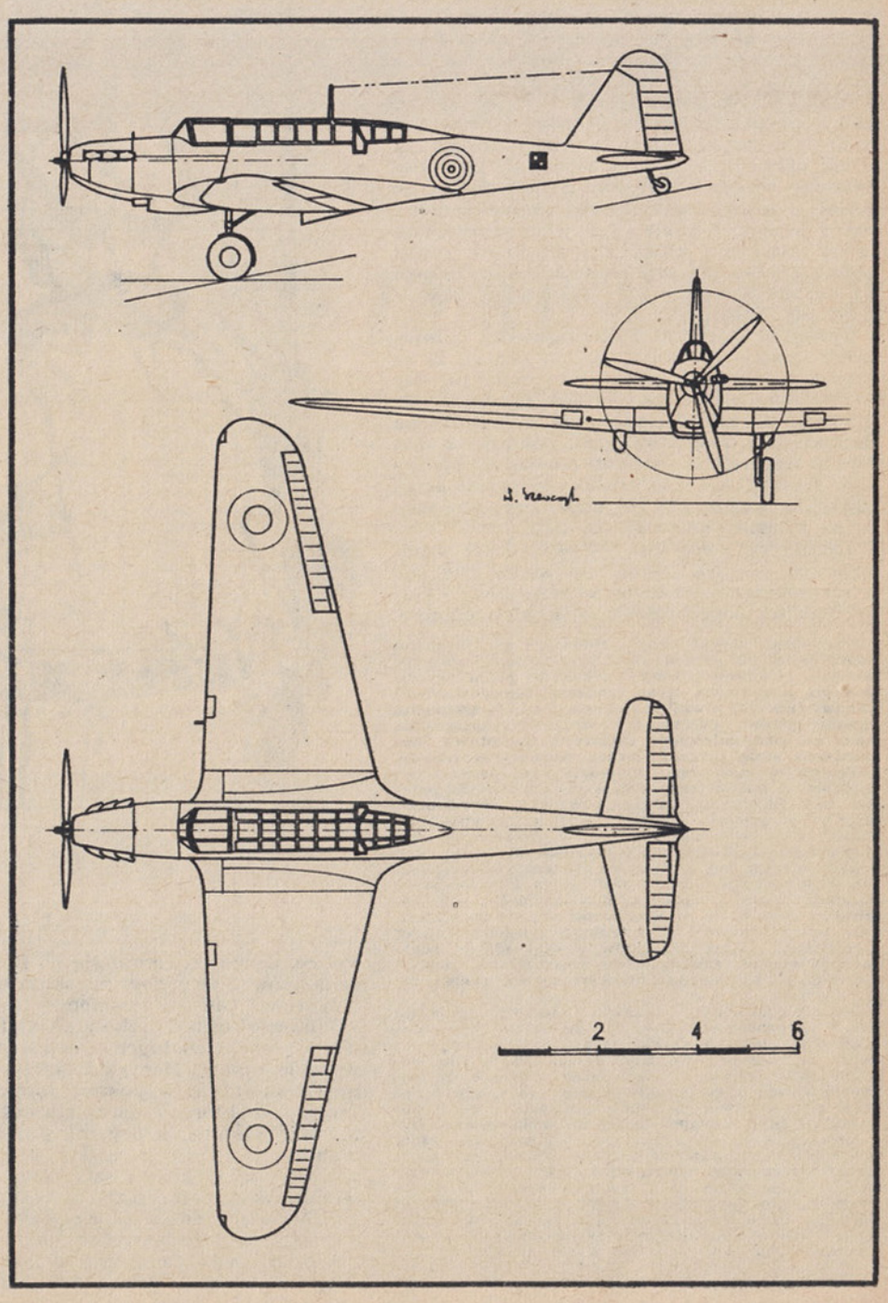
Do służby weszły „Battle" w maju 1937 r., w dywizjonie 63 RAF. Na początku wojny w 1939 r. było ich w służbie ponad 1 000. Znaczna liczba wchodziła w skład korpusu ekspedycyjnego we Francji w 1939 r. Bombowce „Battle" prowadziły rozpoznanie umocnień na tzw. linii Zygfryda. 20 września 1939 r. tylny strzelec „Battle" z 88 dywizjonu zestrzelił pierwszy samolot hitlerowski na froncie zachodnim. Wskutek dużych strat zadawanych przez Messerschmitty, dzienne loty rozpoznawcze bez osłony myśliwców zostały przerwane. Podczas inwazji hitlerowskiej na Francję bombowce „Battle" znów musiały wejść do akcji mimo dużych strat (słynny atak 10.V.1940 r. na most Maastricht w Holandii). Podczas bombardowania mostu pontonowego pod Sedanem stracono 40 bombowców z 71 użytych w akcji. Jedne z ostatnich lotów bojowych — to bombardowania portów nad Kanałem La Manche jesienią 1940 r. Później „Battle" używane były do treningu oraz holowania celów latających.

Konstrukcja całkowicie metalowa, półskorupowa, powierzchnie sterów kryte płótnem. Podwozie składane do tyłu, koła wystawały z płata przed owiewkami.

Napęd: silnik rzędowy Rolls-Royce „Merlin-I, II, III lub V" o mocy max. 1 030 KM.

Uzbrojenie: 1 karabin maszynowy Browning, stały, w skrzydle, obsługiwany przez pilota i 1 ruchomy Vickers „K" — w tylnej kabinie. W skrzydłach komory bombowe na 454 kg bomb (1 000 funtów).

WITOLD SZEWCZYK



Na zdjęciu: Fairey „Battle" z 301 dywizjonu.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 16,45 m, długość — 15,89 m, wysokość — 4,72 m, pow. nośna — 39,2 m².

Masy: Masa własna — 3 020 kg, masa użyteczna — 1 880 kg, masa całkowita max. — 4 900 kg.

Osiągi: Prędkość max. 388 km/h, prędkość przelotowa — 338 km/h, wznoszenie na 1 500 m — 4,1 min., pułap — 7 150 m.

SAMOLOT TRANSPORTOWY DE HAVILLAND CANADA DHC-5 „BUFFALO"

W początkach lat 60-tych armia USA rozpisała konkurs na samolot transportowy krótkiego startu i lądowania. Przy silnej konkurencji firm amerykańskich konkurs wygrała dość niespodziewanie kanadyjska wytwórnia De Havilland, zgłaszając projekt samolotu DHC-5 „Buffalo" będącego rozwinięciem wcześniejszej konstrukcji, znanego samolotu „Caribou". Prototyp samolotu oblatano w 1964 r. Wyprodukowano następnie ok. 60 samolotów tego typu, w tym 4 dla USA (ze względu na zmianę założeń taktycznych — z dalszych zamówień zrezygnowano), 15 dla Kanady, 24 dla Brazylii i 16 dla Peru. Amerykańskie samoloty nosiły oznaczenie C-8A, a kanadyjskie CC-115. Jeden z samolotów C-8A został przebudowany na samolot doświadczalny w ramach projektu NASA „Augmentor Wing" („SP" nr 40/1975), zaś jeden z seryjnych egzemplarzy CC-115 został przekazany do zakładów Bell (USA), gdzie zostanie wyposażony w układ startu i lądowania na poduszce powietrznej ACLS. Poniższy opis dotyczy seryjnych samolotów „Buffalo".

DHC-5 „Buffalo" jest dwusilnikowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła proste trójdzielne, o obrysie prostokątno-trapezowym, mają wznios (5°) tylko w częściach skrajnych. Profil NACA 64-2-A417,5 w części środkowej przechodzący w NACA 63-2-A615 na końcach. Konstrukcja wielodźwigarowa „fail-safe" z superduralu. Całą krawędź spływu zajmują dwuszczelinowe klapy wyporowe, których skrajne odcinki służą jednocześnie jako lotki. Lotki są wspomagane w locie przez sprzężone z nimi dwuczęściowe spoilery, które mogą być na ziemi wychylane symetrycznie dla zmniejszania wyporu.

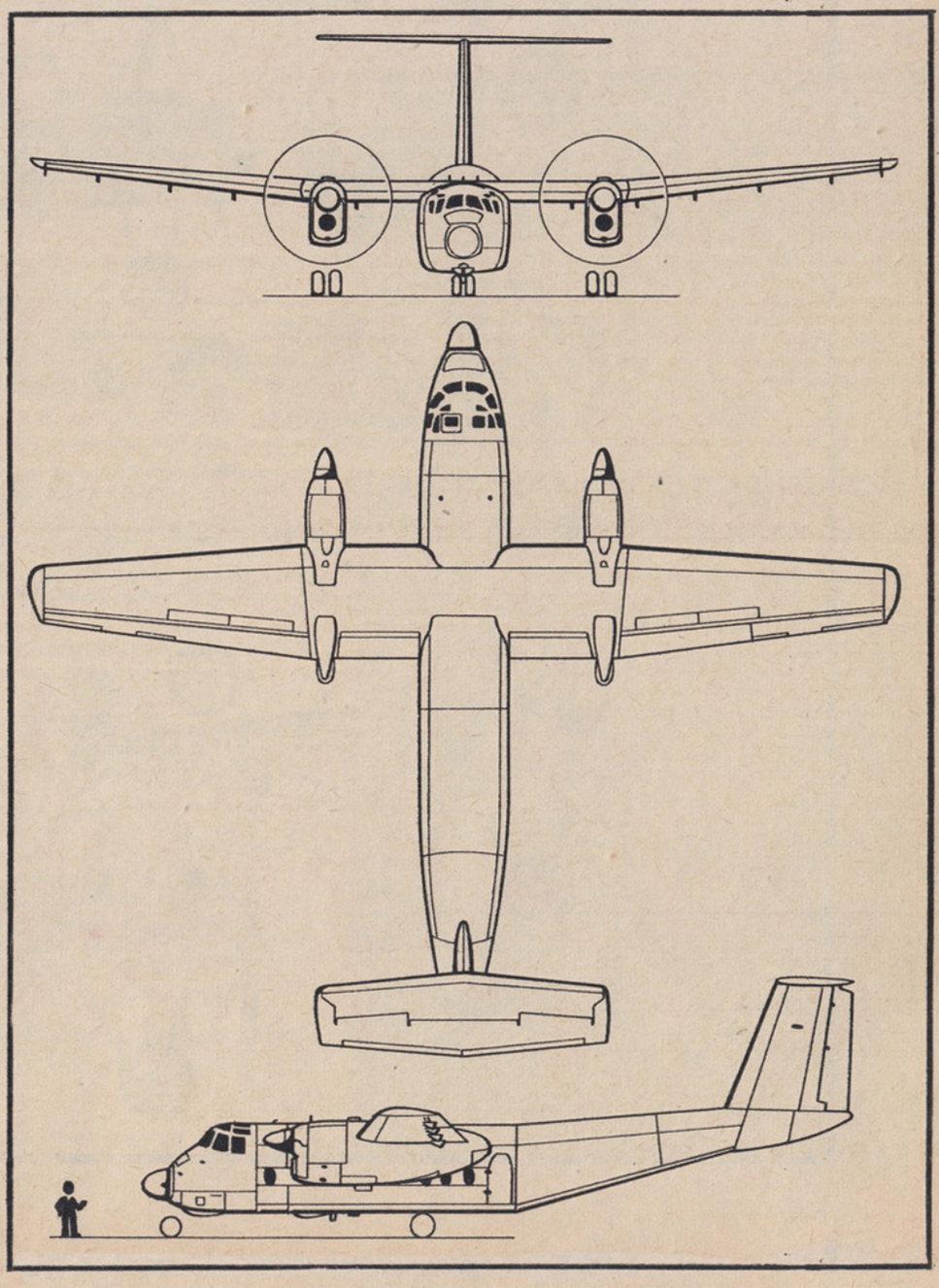
Kadłub o przekroju zbliżonym do prostokątnego ma konstrukcję półskorupową. Kabina-ładownia może pomieścić 41 żołnierzy lub 35 spadochroniarzy w wersji desantowej, a 24 pary noszy i 6 sanitariuszy w wersji ewakuacyjnej. Załadunek ułatwia rampa umieszczona pod tylną, zadartą do góry częścią kadłuba.

Usterzenie wolnonośne w układzie litery T, z nieprzestawialnym statecznikiem poziomym osadzonym na szczycie statecznika pionowego. Ster wysokości odciążony masowo i aerodynamicznie, wyposażony w klapkę wyważającą i odciążającą (sprężynową). Ster kierunku sterowany hydraulicznie.

Podwozie chowane hydraulicznie, trójzespołowe. Wszystkie zespoły dwukołowe. Amortyzatory olejowo-powietrzne. Hamulce wielotarczowe. Podwozie jest przystosowane do startu i lądowania w terenie przygodnym przy obniżonej masie (wersja desantowa).

Napęd stanowią dwa silniki turbośmigłowe General Electric CT64-820-1 o mocy 3 055 KM każdy, napędzające trzyłopatowe przestawialne i odwracalne śmigła Hamilton Standard 63E60-13 o średnicy 4,4 m. Paliwo mieści się w dwóch integralnych zbiornikach w śródpłacie i w dwóch zbiornikach elastycznych w skrzydłach, o łącznej pojemności 7 900 l.

(J.Ś.)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 29,26 m, długość — 24,08 m, wysokość — 8,73 m, pow. nośna — 87,8 m², wydłużenie — 9,75, wymiary kabiny-ładowni — 9,6 x 2,7 x 2,1 m, pow. podłogi — 22,6 m², pojemność — 48,6 m³.

Masy (wersja desantowa/wersja transportowa): Masa własna (eksploatacyjna) — 11 250 kg, Ładunek — 5 530/8 165 kg, masa startowa (max.) — 18 600/22 320 kg, masa do lądowania (max.) — 17 735/21 275 kg.

Osiągi (wersja desantowa/wersja transportowa): prędkość przelotowa (3 000 m) — 440/420 km/h, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 122/132 km/h, wznoszenie — 9,9/7,0 m/s, wznoszenie z 1 silnikiem — 3,3/1,5 m/s, rozbieg — 241/427 m, start na 15 m — 370/640 m, lądowanie znad 15 m — 300/640 m, dobieg — 158/296 m, zasięg z max. ładunkiem — 700/1 200 km, zasięg max. — 3 400 km.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

4

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Wraz z rozwojem organizacji jednostek lotniczych i powstaniem eskadr i pułków, lotnictwo poczuło także potrzebę podkreślenia odrębności danej jednostki organizacyjnej. Piechota i kawaleria posiadały swoje „barwy" pułkowe w postaci sztandarów, barwnych mundurów oraz proporczyków przy lancach, marynarze mieli wypisaną na wstążce nazwę okrętu, na którym odbywali służbę. Lotnicy nie mogli pozostać w tyle. Dopingiem stał się wybuch I wojny światowej i chęć pokazania przeciwnikowi z kim ma do czynienia. Prawie we wszystkich państwach biorących udział w działaniach wojennych pojawiają się elementy charakteryzujące daną jednostkę organizacyjną — eskadrę lub pułk. System godeł został częściowo zapożyczony z innych rodzajów broni, a częściowo był specyficznym nawrotem do rycerskich tradycji posługiwania się „herbem" i „zawołaniem".

Spontaniczny początkowo ruch znakowania eskadr i pułków został ujęty w określone dla lotnictwa danego państwa formy organizacyjne. Pierwsze zorganizowane oznakowanie eskadr wprowadzono w 1916 r. w lotnictwie W. Brytanii. Wprowadzony system polegał na przypisaniu danej jednostce organizacyjnej dywizjonowi (squadron) określonego pojedynczego prostego znaku geometrycznego lub też układu znaków geometrycznych. Wzrost liczby dywizjonów, spowodował konieczność wprowadzenia dodatków kolorystycznych. Lotnictwa francuskie, belgijskie i amerykańskie przyjęły system oznaczania eskadr i grup (odpowiednik pułku w lotnictwie francuskim) motywem alegorycznym, który stanowiły namalowane (przeważnie na kadłubach) postacie: zwierząt, kwiatów, ludzi, mitycznych stworów; symbole: śmierci, diabła, anioła, ciał niebieskich oraz przedmiotów użytkowych. Motywy te były malowane jaskrawymi barwami, często na polach o odmiennej kolorystyce. Dzięki temu znaki były dobrze widoczne i pozwalały na stosunkowo szybką orientację „z kim mam do czynienia". System przyjęty w lotnictwie niemieckim oparty był głównie na odrębności barwy jednostki. Przejawiało się to malowaniem na taki sam kolor części samolotów np. przodów kadłuba, usterzenia czy też całych kadłubów na określony kolor lub też na przyjęciu układu kolorów, z którego malowano desenie na kadłubach i płatach. Nieliczne jednostki niemieckie (staffel) używały do tego celu także motywów geometrycznych. W lotnictwie Rosji, Austro-Węgier, czy Włoch element oznaczania jednostki nie był konieczny i z tego powodu nieliczne jedynie eskadry stosowały oznakowania: geometryczne, alegoryczne lub kolorystyczne.

Jest oczywiste, iż w powstałym w 1918 r. lotnictwie polskim, pojawiły się także tendencje do wprowadzania odrębnego oznakowania eskadr, a ponieważ personel rekrutował się z pilotów, którzy lata I wojny spędzili w lotnictwach państw walczących: Niemiec, Austro-Węgier, Rosji, Francji, więc na polski grunt zostały przeniesione motywy stosowane w tych państwach: wariant kolorystyczny przejawiający się początkowo w Wielkopolsce i Lwowie, wariant alegoryczny spotęgowany zwłaszcza przez przybycie do kraju lotnictwa z armią gen. Hallera oraz prosty geometryczny, który pojawił się wraz z samolotami angielskimi. Nie bez wpływu była także obecność personelu latającego francuskiego i amerykańskiego w okresie 1918–22.

Na barwnych rysunkach przedstawiono typowe przykłady oznaczania przynależności samolotów do jednostek w okresie I wojny światowej. (cdn)

Objaśnienie: 1 — samolot Sopwith „Camel" z 3 Dywizjonu RFC. 2 — Fokker Dr. I z Jasta 6. 3 — Spad-13 z 81 Eskadry. 4 — Nieuport-XVII z 19 Eskadry. 5 — Sopwith „Camel" z godłem RFC „barwnym". 6 — Sopwith „Camel" z 10 Dywizjonu RFC. 7 — Godło 91 Dywizjonu AEF. 8 — Godło 9 Dywizjonu AEF. 9 — Godło lotnictwa morskiego USA we Francji 1918 r. 10 — Godło 94 Dywizjonu AEF. 11 — Godło 26 Dywizjonu francuskiego. 12 — Godło 24 Dywizjonu myśliwskiego AEF. 13 — Godło Dywizjonu myśliwskiego lotnictwa belgijskiego.

Wszyscy w Nowym Roku spodziewają się nowych, niezwykłych wydarzeń. Każdy obiecuje lepiej się uczyć i pracować. Ustalane są plany na całe 365 dni. Oczywiście, plany pełne sukcesów. Chciałem zaspokoić ciekawość Czytelników i podać nieco sensacyjnych wiadomości zaczerpniętych z przepowiedni astrologów, znawców ruchów gwiazd i planet. Ale cóż mogą nam powiedzieć wróżbici w epoce komputerów i satelitarnej łączności!

Na początek nieco wiadomości jeszcze z końca ubiegłego roku. Satelita „Kosmos" oznaczony numerem 783 wprowadzony został na orbitę okołoziemską 28 listopada ub.r. mając w apogeum 838 km, a w perigeum 797 km. Poprzedni satelita radziecki „Kosmos-782", noszący miano satelity biologicznego i będący na służbie międzynarodowej współpracy naukowej, pomyślnie kontynuuje lot. Doświadczenia, które przeprowadzono na pokładzie tego obiektu kosmicznego wzbudziły ogromne zainteresowanie na całym świecie. Niektórzy komentatorzy ośmielają się nawet wysnuwać przypuszczenie, że wyniki naukowe uzyskane po zakończeniu doświadczenia na „Kosmosie 782" mogą kwalifikować się do nagrody Nobla. Wszędzie podkreśla się międzynarodową współpracę specjalistów biologów i techników, która możliwa była dzięki inicjatywie ZSRR i oddaniu do dyspozycji uczonym wielu krajów radzieckich rakiet, satelitów i wszystkich systemów, związanych z doświadczeniem biologicznym. A fakt, że i nasi uczeni uczestniczą w tym przedsięwzięciu, cieszy zapewne nie tylko miłośników astronautyki.

W pierwszych dniach grudnia dotarła do nas wiadomość z siedziby ONZ w Nowym Jorku. Stały przedstawiciel Polski przy tej organizacji, ambasador Henryk Jaroszek w imieniu rządu PRL podpisał konwencję o rejestracji obiektów umieszczanych w przestrzeni kosmicznej. Konwencja została przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w roku 1974. W jej opracowaniu przez komitet pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej czynny udział brała Polska, której przedstawiciel jest przewodniczącym podkomitetu prawnego tego organu.

Do spisu sztucznych obiektów kosmicznych roku ubiegłego włączyć należy nowego, czwartego już, satelitę chińskiego. Obiekt ten, wprowadzony na orbitę okołoziemską 26 listopada, po 6-dniowym pobycie w Kosmosie powrócił na Ziemię. Niezwykle skąpe informacje na temat nowego satelity chińskiego zamieściła jedynie prasa francuska. Za nią też podajemy parametry orbity, której apogeum wynosiło 483 km, a perigeum 173 km. Pierwszy satelita z roku 1970 miał masę 173 kg.

Z zapowiedzi bieżących wymienić należy styczniowe doświadczenie amerykańsko-kanadyjskie. Chodzi o satelitę kanadyjskiego dla potrzeb łączności, noszącego oznaczenie CTS. Wyniesiony on zostanie przy pomocy amerykańskiej rakiety typu „Delta". W lutym natomiast ma wystartować drugi próbnik słoneczny satelita RFN „Helios-B". Ogółem NASA zamierza umieścić w Kosmosie 13 sztucznych obiektów kosmicznych, przeznaczonych dla potrzeb telekomunikacji. Godny uwagi jest satelita o nazwie „Indonesia-A", przeznaczony dla potrzeb krajowej łączności w Indonezji. Przewidywany termin startu — koniec roku bieżącego.

Stacja kosmiczna „Spacelab", przygotowywana w Europie zachodniej dla amerykańskiego transportowca kosmicznego, zabierze na swój pokład pierwszych astronautów z Europy zachodniej. Takie przynajmniej są zamierzenia twórców programu dla tej stacji. Przy okazji mówi się sporo o znacznym złagodzeniu wymagań zdrowotnych i innych w stosunku do pasażerów stacji oraz o bardziej przystępnym treningu. Na razie zebrano 261 propozycji związanych z pracami na pokładzie stacji. A start spodziewany jest za 4 lata. **P.E.**

TRANSPORT

■ **Ostatnia** 5-latka w rozwoju „Aeroflotu" zaznaczyła się przede wszystkim dużym wzrostem ruchu międzynarodowego. W latach 1971—1975 liczba pasażerów zagranicznych „Aeroflotu" zwiększyła się przeszło dwukrotnie, a ogólna praca przewozowa — dzięki przewadze linii długodystansowych — prawie sześciokrotnie. Rozpoczęte zostały regularne loty do 9 krajów, otwarto 33 nowe linie międzynarodowe. Związek Radziecki zawarł 18 nowych umów o komunikacji lotniczej.

■ **Kraje** członkowskie „Eurocontrolu" postanowiły przedłużyć umowę o współpracy w ramach tej międzynarodowej agencji na lata 80-te. Uzgodniono plan pracy „Eurocontrolu" na lata 1976—1980.

■ **Kuba zawarła** umowę o komunikacji lotniczej z Belgią. Termin rozpoczęcia lotów nie jest znany.

■ **Francuskie** towarzystwo UTA rozpoczęło regularne loty z Paryża do Luandy (Angola).

■ **Spodziewając się** w roku 1975 deficytu sięgającego 300 mln fr, „Air France" zamierza zmniejszyć w roku 1976 liczbę lotów na Daleki Wschód (m. in. do Pekinu) i odłożyć otwarcie linii do Hawany.

■ **Zdaniem** dyrekcji generalnej „Air France", w przypadku odmowy zgody Stanów Zjednoczonych na lądowanie „Concorde" w Nowym Jorku, brane będą pod uwagę inne miasta w USA, jak Boston czy Miami.

■ **Według** przewidywań Zrzeszenia Portów Lotniczych RFN przeciętny roczny wzrost przewozów lotniczych w RFN w najbliższym 10-leciu wynosić będzie 6,6% (w 1985 r. — 71 mln pasażerów).

■ **W porcie** lotniczym Zurychu — Kloten oddano do użytku nowe pomieszczenia dworcowe, pozwalające na zwiększenie przepustowości portu z 8 do 12 milionów pasażerów rocznie. Wiele czynności zostało zautomatyzowanych. Zastosowano najbardziej nowoczesne urządzenia, zmniejszające hałas lotniczy w porcie. Odprawę przewozową zapewnia 60 stanowisk. (o)

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Ustalony** dla „Concorde" rozkład lotów na linii Paryż—Rio de Janeiro przewiduje odlot z Paryża o 13.00, postój w Dakarze od 15.00 do 15.55 i przylot do Rio o 16.05 — wszystko według czasu lokalnego. W drodze powrotnej odlot z Rio o 20.30, postój w Dakarze 2.40—3.30, przylot do Paryża o 7.30.

■ **Odmowa** zezwolenia na przeloty „Concorde" nad terytorium Indii staje się poważną przeszkodą w uruchomieniu przez „British Airways" linii do Singapuru i Australii.

■ **„Pan American"** po raz pierwszy od paru lat osiągnęło w III kwartale br. zysk. Wyniosł on 42,1 mln dol., zmniejszając przewidywaną stratę roczną do ok. 13 mln.

■ **„United Air Lines"** będące największym towarzystwem przewozu lotniczego Stanów Zjednoczonych eksploatuje 382 samoloty: 37 DC-10, 18 B-747, 111 DC-8, 150 B-727 i 66 B-737. (o)

PRZEMYSŁ

■ **Francuski** przemysł śmigłowcowy, zatrudniający 8 200 pracowników (w tym 1 000 inżynierów i 2 500 techników), zajmuje drugie miejsce wśród krajów zachodnich (za amerykańską wytwórnią Bell zatrudniającą 9 200 osób). Następne największe wytwórnie śmigłowcowe w Europie zachodniej, to: Westland w W. Brytanii (7 000 pracowników), włoska Agusta (6 000 pracowników) oraz zachodnioniemiecka MBB (1 500 pracowników).

W 1974 r. wyprodukowano we Francji 330 śmigłowców, w tym 11 „Alouette-2", 34 „Lama", 116 „Alouette-3", 115 „Gazelle" (50 zbudowano w W. Brytanii), 48 „Puma" i 16 „Super Frelon".

W 1976 r. produkcja dzienna ma przekroczyć 2 śmigłowce („Lama" i „Alouette-3"). Pod koniec roku produkcja „Dauphine" ma osiągnąć 3 maszyny miesięcznie. Produkcja „Gazelle" biegnąca we Francji i W. Brytanii, osiągnie prawdopodobnie 19 maszyn miesięcznie. Produkcja miesięczna śmigłowców „Puma" ma wynosić ponad 10, zaś „Super Frelon" — 1/2 (dotychczasowy poziom). Do połowy 1975 r. Francja sprzedała 4 400 śmigłowców dla 350 nabywców w 86 krajach 5 kontynentów. O rosnącym zapotrzebowaniu światowym na śmigłowce może służyć przykład francuski: w 1972 r. sprzedano 176, w 1973 r. — 241, w 1974 r. — 538 śmigłowców (z tego 262 na eksport). Dla porównania: amerykański eksport śmigłowcowy w 1974 r. wyniósł 420 maszyn.

Interesujący jest również podział zamówień na śmigłowce. W 1968 r. zamówienia cywilne wynosiły 10%, w 1969 r. — 18%, w 1970 r. — 24%, w 1971 r. — 37%, w 1972 r. — 51%, w 1973 r. — 58% ogólnej liczby zamówień.

Zdaniem francuskich specjalistów od analizy rynków zbytu, udział Francji w pokryciu zapotrzebowania światowego na śmigłowce, który w ostatnim pięcioleciu wynosił ok. 15%, ma wzrosnąć w następnym dziesięcioleciu do ok. 25%.

Francuski eksport licencji produkcyjnych na śmigłowce: „Alouette-3" (Szwajcaria, India, Rumunia), „Lama" (India), „Puma" (Rumunia), „Gazelle" (Jugosławia). Licencyjny program produkcyjny liczy łącznie ponad 500 śmigłowców. Współpraca francusko-brytyjska obejmie zamówienia na 1 300 śmigłowców, z tego 700 na potrzeby obu tych krajów i 600 na eksport.

Do obsługi klientów zagranicznych w 86 krajach świata francuski przemysł śmigłowcowy zatrudnia ok. 500 osób, działając w 4 kierunkach:

— szkolenie i trening pilotów w centrum w Marignane, prowadzone w 4 językach (dotąd przeszkolono ponad 4 000 pilotów i mechaników).

— dokumentacja opracowywana centralnie i zawierająca miesięcznie ok. 600 000 stron publikacji technicznych w 4 językach, a wysyłana do 500 odbiorców.

— pomoc techniczna. Spośród ok. 100 specjalistów, ponad 75 jest przewidzianych jako konsultanci doraźni, a ok. 20 — jako stali.

(W)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

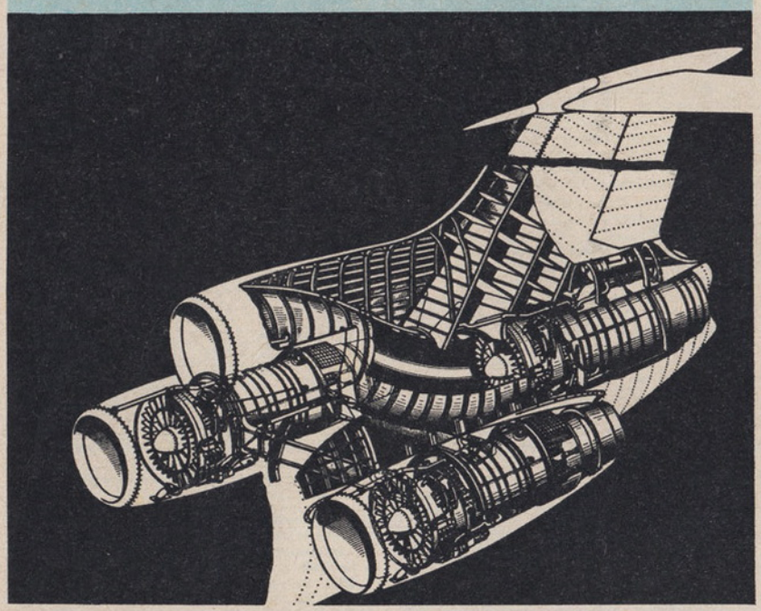
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 19.XII.1975 r. Zam. 5392.
INDEKS 37606 B-87

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ZESPÓŁ NAPĘDOWY

Co się kryje pod osłonami tylnej części kadłuba radzieckiego odrzutowego samolotu pasażerskiego Tu-154 A? Jego zespół napędowy, który widzimy na rysunku w przekroju perspektywicznym. Są tam 3 silniki turbowentylatorowe NK-8-2U oraz mały pomocniczy zespół napędowy (umieszczony nad tylnym silnikiem głównym).



ASTRONAUTYKA NA KUBIE

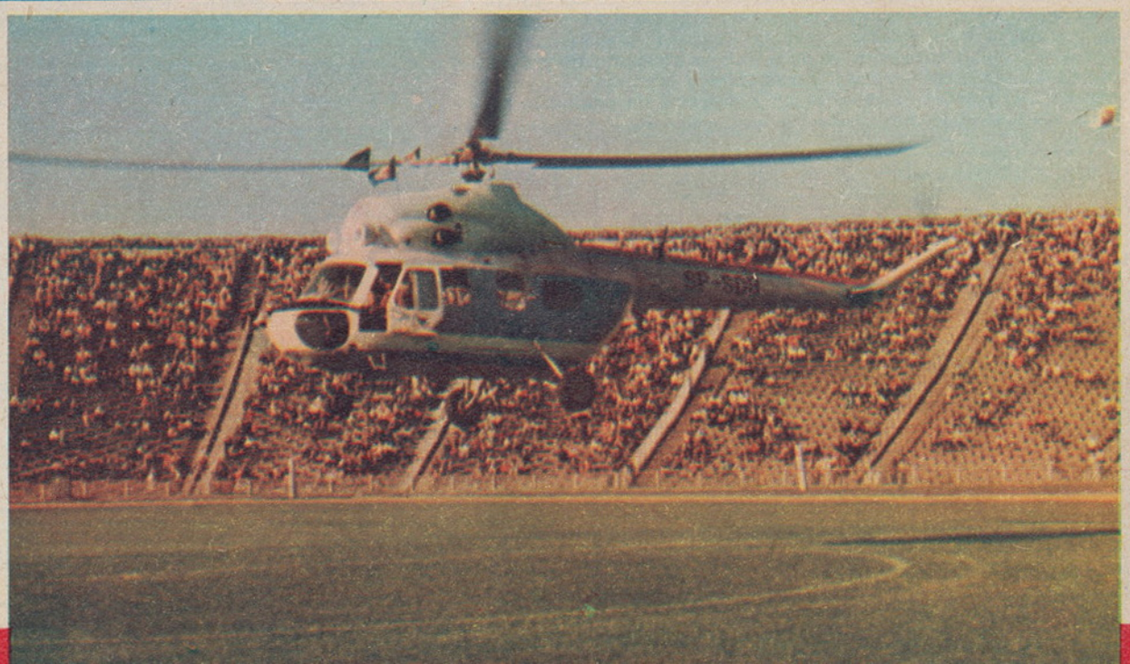
Tak wygląda naziemna stacja łączności satelitarnej systemu „Intersputnik" w Jarnco na Kubie. Obsługują ją urodziwe specjalistki.

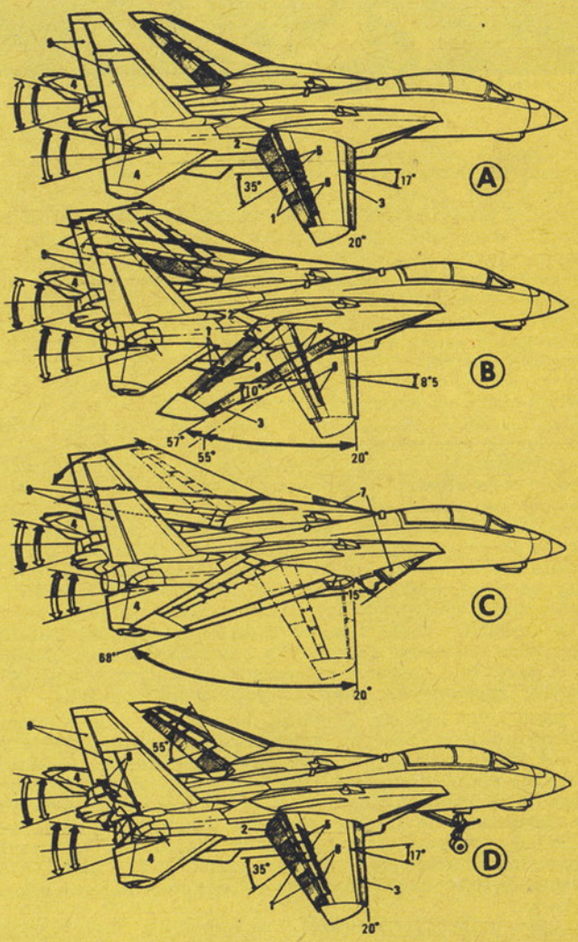
SCENA I HOBBY

Znany szwedzki śpiewak operowy Hakan Hagegard jest zapalonym radiomodelarzem lotniczym. Warto może dodać, że radiomodelarze znajdują się również wśród znakomitych solistów Teatru Wielkiego i Opery w Warszawie, a modele akrobacyjne na uwięzi buduje słynny francuski komik cyrkowy Zavattini.

ŚMIGŁOWIEC

Polski śmigłowiec turbinowy Mi-2 jest atrakcją na wielu stadionach krajowych i zagranicznych podczas masowych imprez sportowych lub dożynkowych.





GDY SAMOLOT ZMIENIA KSZTAŁT

Seria rysunków pokazuje, jakie elementy mechanizacji płata i usterzenia w samolocie o zmiennej geometrii biorą udział w poszczególnych fazach lotu. Elementy te są sterowane automatycznie systemem elektronicznym w zależności od prędkości i wysokości lotu. Pilot może ustalać optymalny skos płata podczas walki lub akrobacji (manewru). Prędkość max. — M = 2,34 na wys. 15 000 m, prędkość min. — 195 km/h.

A — start i lot z małą prędkością, B — akrobacja (manewr) C — lot z dużą prędkością, D — lądowanie. Oznaczenia cyfrowe: 1, 2 — klapy tylne, 3 — klapy przednie, 4 — statecznik płytowy z możliwością wychyleń różnicowych, 5, 6 — spoilery, 7 — wychylane „wąsy", 8 — hamulce aerodynamiczne, 9 — stery kierunku.

Zdjęcia i rysunki: PZL, „Graždanskaja Awiacja", „Aviation Magazine", „Flyg-Revyn", „Flieger Revue".